3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK



B13411

Unter der Lupe
- Märklins 94.5 in I
- Hobbytrades ME26-Diesellok
- Liliputs badische Durchgangswagen
- DDR-Wohnwagen von Modell-Mobil

Werkstatt
- Württembergische Tssd
- Liftturm am Haltepunkt

Moskau-Lichtenberg
Ultimativer Showdown

Bahn + Technik
Mittelpufferkupplungen

Reif für die Insel
Wie wär´s mit Wangerooge?

Kontinuierlicher H0-Wandel
Abriss und Aufbau

Vom F-Zug zum Eurocity

Der Merkur

SCHNELLE FAHRT MIT LANGEM ATEM

20 Seiten Teil II
Nürnberger Messe



Inhalt



40 Insel-Bahn

Wangerooges Bahn ist einmalig und regte neben einem Besuch auch zur Umsetzung in Z an (S. 98).

18 Planeten-Zug

Blaue F-Zug-Wagen oder rot-beige TEE-Garnituren: Der „Merkur" war lange ein Markenzeichen der DB.





84 Lift-Boy

Moderne Bahnhöfe werden mit Aufzügen ausgestattet. Bei Matthias Fröhlich wird ein H0-Liftturm gebaut.



Gemittelt 36

Mittelpufferkupplungen sind eine Möglichkeit, den Bahnbetrieb rationeller und effektiver zu gestalten.



Titel: V200 Roco, A-Wagen Roco, Speisewagen Liliput.
Szene und Foto:
Markus Tiedtke

100 Angeschlossen

Die Zeit bleibt nicht stehen, auch nicht auf der Epoche-V-Anlage von Reinhard Kandler samt H0-Welt.



BAHNWELT AKTUELL

DB-MUSEUM

Standorte top, auf der Schiene Fehlanzeige

Das Stammhaus des DB-Museums, das Verkehrsmuseum in Nürnberg, ist immer wieder eine Reise wert. Nicht nur die Dauerausstellungen wurden grundlegend überarbeitet und bieten einen immer interessanteren Abriss deutscher Eisenbahngeschichte. Ab April öffnet die umgestaltete Fahrzeughalle im Freigelände. Elf Schienenveteranen verschiedener Epochen zeigen sich in voller Größe. Als Dauerausstellungen präsentieren sich „Ein Jahrhundert unter Dampf – Eisenbahn in Deutschland 1835 bis 1919", „Im Dienste von Demokratie und Diktatur – Die Reichsbahn 1920 bis 1945", „Auf getrennten Gleisen – Reichsbahn und Bundesbahn 1945 – 1989" und das Sonderthema „Geschichte der Bahnhöfe". Alle vier Themen ergänzen die altbekannten Schätze des Hauses, die größte Ziviluniformensammlung Deutschlands und die nahezu vollständige Sammlung von DB-Werbeplakaten. Ab Mai wird eine neue dreisprachige Audioguide-Einrichtung den Museumsgenuss akustisch verbessern. Von einer temporären Sonderausstellung zu „50 Jahre TEE-Züge" wird ab Anfang Juni das Sommerfest am 30. Juni/1. Juli eingerahmt. Mitte September wird die Nachbarstadt Fürth anlässlich ihres 1000-jährigen Bestehens mit einem Eisenbahnfestival unterstützt, zu dem 70 bis 80 historische Fahrzeuge und diverse Sonderzüge zusammenkommen. Die Außenstellen Koblenz (19. Mai) und Halle (14./15. Juli) bieten Fahrzeugparaden „East meets West" beziehungsweise „West meets East". Doch auf der Schiene herrscht ansonsten Ruh'. Das stets beliebte Fahrtenprogramm ist vollständig in der Versenkung verschwunden.

Foto: G. Habermann



Brandopfer 23 105: Die Lok des DB-Museums soll lediglich äußerlich aufgearbeitet werden.

Foto: Piplack



212 309 der MVG (Mülheimer Verkehrs Gesellschaft) strahlt wieder in ihrer ursprünglichen Farbgebung. Am 22. Februar 2007 rangierte sie im Mülheimer Hafen. Als Bw-Bezeichnung wurde Linz/Rhein angeschrieben und das alte DB-Logo ziert die V 100, was heute bei Privatbahnen eher selten ist. Angeschafft wurde die Lok mit Mitteln der „Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial" (Eurofima).

IM RAUSCH DER GESCHWINDIGKEIT

Fabelmarke! TGV EST fährt 553 km/h

Die SNCF und Alstom haben sich selbst übertroffen. Zwar sollen die offiziellen Rekordfahrten erst Anfang April stattfinden, aber bei Testfahrten auf der neuen TGV-Strecke von Paris bis Baudrecourt wurden bereits unglaubliche 553 km/h erreicht. Ein umgebauter neuer TGV-EST-Zug mit drei Mittelwagen fuhr am 13. Februar 2007 den Weltrekord ein und übertraf die alte Bestmarke auf Schienen von 515,3 km/h aus dem Jahr 1990. Auch diese Marke hatte ein TGV anderer Bauart aufgestellt. Den neuen Rekord fuhr der Zug 190 Kilometer östlich von Paris. Ab 10. Juni 2007 soll der „TGV Est européen" zwischen Paris und Strasbourg pendeln. Die Fahrtzeit soll zwei Stunden und 20 Minuten betragen und die Höchstgeschwindigkeit 320 km/h auf dem Neubauteil sein. Wenn die fehlende Strecke zwischen Strasbourg und Baudrecourt fertig ist, reduziert sich die Fahrtzeit auf nur noch eine Stunde und 50 Minuten.



Foto: Mann

Einen ungewöhnlichen Laufweg nahmen fünf von MRCE bei Bombardier in Kassel bestellte und an Serfer in Italien vermietete Traxx-Loks der Baureihe E 484: Vom Herstellerwerk ging es zunächst nach Gießen, wo die Loks jeweils in den planmäßigen Lü-Zug nach Aschaffenburg eingestellt wurden. Dort angekommen, blieben sie über das Wochenende im Gbf Aschaffenburg, um am Montag mit der planmäßigen Übergabe nach Mainz-Bischofsheim zu gelangen. Von dort ging es dann in regulären Güterzügen nach Italien. E 484 105 wartet am Faschingssonntag in Aschaffenburg auf ihre Weiterreise.

DB AG

605 werden an DSB vermietet

Zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember werden elf ICE-TD-Züge der Baureihe 605 an die dänischen Staatsbahnen DSB vermietet. Derzeit erhalten die Triebzuggarnituren im DB AG-Werk in Hamburg-Langenfelde noch die dänische Zugsicherung. Da die DSB noch immer Schwierigkeiten mit den bestellten IC4 hat, möchte sie die eigenen IC3 künftig im innerdänischen Verkehr einsetzen und die ICE-TD sollen auf der Verbindung von Hamburg nach Kopenhagen über Puttgarden sowie von Hamburg nach Aarhus über Flensburg zum Einsatz kommen. Sogar eine Durchbindung nach Berlin ist in Planung. Die Neigetechnik bleibt jedoch weiterhin ausgeschaltet.



Foto: Schumacher

Die Vulkaneifelbahn (VEB), die von Gerolstein aus bereits sehr erfolgreich die Eifelquerbahn betreibt, möchte zukünftig auch auf der 2001 stillgelegten Strecke Gerolstein – Prüm Schienenbusfahrten anbieten und die Bahn reaktivieren. Von Oktober bis Februar schnitten Mitarbeiter und Helfer die 23 Kilometer lange Strecke frei, um das Konzept Anfang Februar den Lokalpolitikern bei einer Schienenbusfahrt präsentieren zu können. Dieser Rest der Westeifelbahn gehört inzwischen den örtlichen Kommunen, die planten, auf der Trasse einen Fahrradweg anzulegen.

Voll klimatisiert nur mit der Bahn



Dr. Karlheinz Haucke

Eigentlich müsste nach den alarmierenden Klimaberichten ja jetzt die Schiene absolute Priorität haben. Doch weit gefehlt: Die Eisenbahn, das umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel überhaupt, ist ungeachtet aller Lippenbekenntnisse für die politisch Verantwortlichen vor allem für eins gut, nämlich zum Ansetzen des Rotstifts.

Anstatt über den Termin des Börsengangs der Deutschen Bahn zu debattieren, sollte man den besser zu den Akten legen und den Schienenverkehr fit für die Herausforderungen der Zukunft machen.

Aber was geschieht? Nichts dergleichen! Sieht man einmal davon ab, dass sich der marode Zustand des Schienennetzes offenbar mittlerweile auch bis zum Bundesverkehrsminister herumgesprochen hat und Wolfgang Tiefensee nun endlich den längst fälligen Zustandsbericht anmahnt.

Nicht von ungefähr hat der Bundesrechnungshof dem Staat als Nocheigentümer vorgeworfen, seiner Aufsichtspflicht gegenüber der DB AG viel zu lasch nachgekommen zu sein. Wahrscheinlich fühlte sich da unsere Bundesregierung mal wieder nicht angesprochen, derweil bemüht um eine neue inhaltliche Füllung des Begriffs Staatsamateur.

Aber vielleicht sehe ich das ja auch gänzlich falsch, sind viele Gleise und das, was sonst noch so zur Eisenbahn gehört, gar nicht verschlissen, sondern nur dezent gealtert und schon längst auf alles gut vorbereitet, etwa auf die Schaffung neuer Radwege.

Was bleibt, bis die Bahn uns aus der Klimakatastrophe fährt? Ganz einfach: Glühbirnen entsorgen und die Luft anhalten!

AUSSCHREIBUNGEN

Würzburg, Lausitz, Pfalz und Öresund



Foto: Altmann

Ab Ende 2008 wird man die Veolia-Desiros (Bild re.) in Zittau nicht mehr sehen, stattdessen übernimmt die ODEG das Zepter.

● In der Welt der Ausschreibungen gibt es neue Ergebnisse und Absichten zu vermelden. Nach einer europaweiten Ausschreibung erhielt die DB Regio AG den Zuschlag für das elektrifizierte Netz um Würzburg. Ziel ist ein hochwertiger Nahverkehr auf den Strecken in Richtung Gemünden – Schlüchtern (in Hessen), Bamberg, Nürnberg und Treuchtlingen. Mit Ausnahme der Verbindung nach Nürnberg werden in der Regel alle Unterwegshalte bedient; in Würzburg und Nürnberg kommt die Funktion als Zubringer zum Fernverkehr hinzu. Der Betrieb soll in zwei Stufen aufgenommen werden: 2009 nach Nürnberg und 2010 in die anderen drei Richtungen. Die Vertragslaufzeit endet einheitlich im Jahre 2021. Ändern wird sich das Bild der eingesetzten Fahrzeuge in der Lausitz. Ab 2008 wird die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) unter anderen die Strecken Cottbus – Görlitz – Zittau, Cottbus – Forst und Hoyerswerda – Görlitz bedienen. Gegen den Zuschlag für die ODEG hat die bisher mit der Marke „Lausitzbahn" firmierende Veolia Verkehr GmbH Einspruch erhoben, diesen nach Einsicht der Ausschreibungsunterlagen aber wieder zurückgezogen. Aufrecht hält hingegen die Deutsche Bahn ihren Einspruch gegen die Vergabe, auch sie muss Leistungen an die ODEG abtreten. Noch auf der Suche nach neuen Betreibern ist das Land Rheinland-Pfalz, das die Strecken Koblenz – Mainz – Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Hbf und Boppard – Emmelshausen für den Zeitraum 2009 bis 2024 ausschreibt. Spannend dürfte es auch am Öresund zwischen Dänemark und Schweden werden. Die dänische Verkehrsbehörde Trafikstyrelsen teilte mit, dass zu den Bewerbern für die Strecken Helsingør – Kopenhagen – Malmö, Malmö – Göteborg, Malmö – Kalmar und Malmö – Karlskrona auch die DB Regio AG gehört. Weitere Bewerber sind die Kystbanen A/S, ein Konsortium aus DSB und der britischen First Group, die schwedische Staatsbahn SJ mit dem Partner MTR Corporation Ltd. und die dänisch-schwedischen Töchter der Konzerne Veolia und Arriva. Die Aufträge sollen im Juni 2007 vergeben werden und den Betrieb von 2009 bis 2016 umfassen.

ZWISCHENHALT

■ **Die Genehmigungspflicht** für Fahrpreise im Nahverkehr will der Bundesrat abschaffen. Stattdessen soll eine Anzeigepflicht für die Unternehmen beim zuständigen Bundesland eingeführt werden. Die Bundesregierung will die Initiative mit einigen Änderungen aufgreifen.

■ **Das Konzept der Deutschen Bahn** für Berlin und Brandenburg sei aufgegangen: Der Regionalverkehr sei durch die Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels wesentlich attraktiver geworden. Im Vergleich mit 2005 fuhren im zweiten Halbjahr 2006 etwa 15 Prozent mehr Passagiere. Am häufigsten stiegen die Reisenden im VBB-Gebiet in Berlin Hbf ein, gefolgt von Potsdam Hbf.

■ **Die DB Regio AG** bestellt nach einer Ausschreibung bis zu 321 Triebzüge des Typs „Talent" bei Bombardier Transportation. Die zwei- bis sechsteiligen Züge sollen ab 2009 deutschlandweit in verschiedenen Regionalnetzen eingesetzt werden.

■ **Die Bundesregierung** hat ein generelles Rauchverbot unter anderem in allen Zügen und auf Bahnhöfen beschlossen. Wenn Bundestag und Bundesrat zugestimmt haben, soll das entsprechende Gesetz noch 2007 in Kraft treten.

■ **Die Dänischen Staatsbahnen (DSB)** wollen mit gezielten Preissenkungen und Sonderangeboten Reisende von Billigfliegern zurück auf die Schiene holen. Allein im Verkehr zwischen Nordjütland (Aalborg) und Kopenhagen verloren die DSB im letzten Jahr 15 bis 20 Prozent Fahrgäste.

■ **In Malmö Central** soll von 2008 bis 2011 ein viergleisiger unterirdischer Durchgangsteil mit Tunnelzufahrt von Süden den bisherigen Kopfbahnhof ergänzen. Außerdem werden südlich Malmö Überschneidungsbauwerke für den Wechsel von Rechts- (DSB, von Kopenhagen kommend) auf Linksfahrbetrieb, wie er bei der schwedischen Eisenbahn SJ praktiziert wird, errichtet.

■ **Der Verkehrsausschuss des Bundestages** hat nun doch die einheitliche Bahnaufsicht durch das EBA beschlossen. Dennoch können die landeseigenen Bahnaufsichten weiterhin Betriebsgenehmigungen für regionale Netze erteilen. Die Opposition fürchtet jedoch um angepasste und preiswerte Sicherheitsstandards der NE-Bahnen.

■ **Darmstadt** soll über einen Anbindungsast an die künftige Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar (Frankfurt – Mannheim) angeschlossen werden. Darauf einigten sich laut hessischem Wirtschaftsministerium das Land, die Stadt Darmstadt, südhessische Landkreise und die DB AG.

■ **Für den BBI** (Flughafen Berlin-Brandenburg International) will die DB AG ab Ende 2007 die S-Bahn-Anbindung schaffen. Die rund neun Kilometer lange Strecke verläuft vom jetzigen Bf Schönefeld auf dem Außenring Richtung Westen und biegt dann in einer Südostkurve zum BBI ab. Die Fertigstellung ist für 2010 avisiert. Für die Fernbahnanbindung fehlt nach wie vor die Dresdener Bahn als Direktanbindung.

ICE UND IC

EU-Logo als Botschaft



Foto: Schulz

„Europa gelingt gemeinsam", sind Bundesaußenminister Steinmeier (li.) und Bahnchef Hartmut Mehdorn im Berliner Hauptbahnhof überzeugt.

● Am 7. Februar 2007 haben Bundesaußenminister Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, einen ICE-Triebkopf präsentiert, der mit dem Logo der EU-Ratspräsidentschaft Deutschlands geschmückt ist. Auf Anregung des Außenministers hat sich die DB AG bereit erklärt, für die Dauer der Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 insgesamt rund 50 Fahrzeuge mit dem speziellen EU-Logo zu versehen. Dabei handelt es sich um ICE-Triebköpfe sowie um Loks und Steuerwagen von Intercitys. Der Außenminister erklärte: „Deutschland ist in diesen Monaten Europas Gesicht und Stimme, und die Bahn zeigt das Millionen von Deutschen und ihren Gästen, die die Züge nutzen." Mehdorn ergänzte: „Europa ist für die Deutsche Bahn AG die Zukunft, Grenzen gibt es für uns nicht mehr. Daher sind wir gern dem Wunsch gefolgt, dies an vielen Zügen zu zeigen."

381182 kam am 15. Februar 2007 aus Arnstadt in ihre langjährige Heimat zurück. Zur „Railworld Gera" wurde sie von 219084 gezogen, die noch D-Zugwagen und einen Halberstädter im Schlepp hatte.



Foto: Pfeifer

GÜTERVERKEHR

Railion-Loks für Skandinavienkorridor

● Die Railion-Gruppe wird bis zu 23 Elektroloks mit dem Länderpaket Deutschland/Dänemark/Schweden ausrüsten und so ihren Fahrzeugpool mit Mehrfrequenzloks für den Skandinavienverkehr verstärken. Die Investition ermöglicht es, den Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und Schweden über den Öresund und den großen Belt durchgehend ohne zeitaufwendige Aufenthalte an den Systemschnittstellen Padborg und Malmö durchzuführen. Nach Unternehmensangaben werden über sechs Millionen Tonnen Fracht zwischen Schweden und Deutschland auf der Schiene transportiert. Railion plant, in enger Zusammenarbeit mit dem Kooperationspartner Green Cargo mehr Verkehre wettbewerbsfähig anzubieten. Aktuell verfügt Railion Danmark mit der Baureihe EG 3100 über 13 für den Skandinavienkorridor geeignete Mehrfrequenzloks. Der durchgehende Einsatz der EG 3100 bis nach Hamburg-Maschen wurde im November 2004 aufgrund des gestiegenen Bedarfs an Loks für Güterzüge über die Öresundverbindung eingestellt. Als Folge müssen im dänischen Grenzbahnhof Padborg die Güterzüge von EG 3100 auf die DB AG-Baureihe 185 und umgekehrt umgespannt werden.



Foto: Krause

Am 24. Februar 2006 rollt EG 3105 mit ihrem Güterzug abgebügelt unter der Systemgrenze zwischen dem dänischen (25 kV/50 Hz) und dem deutschen Fahrstrom (15 kV/16^2/$_3$ Hz) im dänischen Grenzbahnhof Padborg durch.



Foto: Mann

Am wenig winterkalten 27. Januar 2007 verläßt 41 1144 der IGE Werrabahn unter mächtiger Dampfentwicklung mit ihrem „Rodelblitz" von Eisenach nach Arnstadt den Bahnhof Bad Salzungen. Im Museums-Bw Arnstadt hatten die Mitreisenden Gelegenheit zur Besichtigung und ein zufälliges 01-Treffen zu erleben. Die im Bw hinterstellte 01 1531 traf auf die frisch aus dem Dampflokwerk Meiningen gekommene 01 118.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Schulz

Erstmals seit seiner Indienststellung 1999 musste ein Fahrzeug im Februar 2007 zur fristgemäßen Hauptuntersuchung, das es in dieser Form nur einmal gibt. Folgerichtig ist es auch nicht im regulären Liniendienst anzutreffen, sondern ausschließlich auf Sonderfahrten. Diese werden als Stadtrundfahrten mit regelmäßigen Terminen angeboten, doch kann man den Zug auch im Ganzen chartern. Und streng genommen ist es auch kein vollständig neues Fahrzeug, das 1999 entstand. Wir wollen von Ihnen wissen, um welches Fahrzeug es sich handelt, in welcher Stadt es verkehrt und welche Fahrzeuge (Baureihenbezeichnung von 1999) als Basis dienten?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Nederlandse Spoorwegen (NS)“ und „Vier Stück“. Die Gewinner sind: Pribyl, Lukas, 96224 Burgkunstadt; Berkes, Alexander, 06888 Abtsdorf; Janssen, W., NL-1445 BE Purmerend/Niederlande; Furthmüller, E., 71364 Winnenden; Dressel, Horst, 64569 Bad Nauheim; Friedel, Kevin, 08248 Klingenthal; Berger, Fritz-Dieter, 49134 Wallenhorst; Kretschmer, Jenny, 27476 Cuxhaven; Leinhos, F., 99834 Gerstungen; Worofka, Günter, 31139 Hildesheim; de With, D., NL-3332 AK Zwijndrecht/Niederlande; Rudolph, Hans Th., 27607 Langen; Dojahn, Friedhelm, 47495 Rheinberg; Sparrenberger, Norbert, 65929 Frankfurt; Petri, Erich, 47533 Kleve; Dr. Döring, Günter, 12163 Berlin; Probst, Norbert, 54292 Trier; Humpert, Tobias, 38685 Langelsheim; Wahl, Inge, 71332 Waiblingen; Arnd, Bagusat, 40789 Monheim.

DB AG

Halbzeit



Foto: Geier

Im Februar 2007 wurde der 30. Zug fertiggestellt. Bis Ende 2008 haben alle Züge das Programm durchlaufen, fit für die nächsten 15 Einsatzjahre.

Nach über 15 Betriebsjahren und einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von rund 500000 Kilometern pro Triebzug werden die 59 ICE 1-Garnituren, sie sind damit gesamt über 400 Millionen Kilometer (mehr als 10000 Erdumrundungen) unterwegs gewesen, einer grundlegenden Überarbeitung der Innenräume unterzogen. Vom Heimat-Bw Hamburg-Eidelstedt bereits ohne Sitze und Bodenbeläge nach Nürnberg angeliefert, werden jeweils zwei Züge gleichzeitig im dortigen Werk der DB-Fahrzeuginstandhaltung total entkernt und revidiert. Pro Mittelwagen fallen dabei ungefähr 12000 Teile an, die teils ersetzt, teils überarbeitet, zumindest aber gereinigt werden. Altteile müssen jeweils an die genau gleiche Stelle wieder eingebaut werden (Passproblem). Neue Einrichtungsteile, für die Fahrgäste deutlich sichtbar an neuen Sitzen (mit Steckdosen), Klapptischen in der ersten Klasse, Rollstuhlplätzen und Behindertentoiletten und einem völlig neuen Erscheinungsbild des Bordrestaurants, müssen parallel zugeführt werden, bevor ein Zug nach etwa einem Monat die Werkshallen wieder verlässt. In diesem Zeitraum werden auch die Triebköpfe modernisiert. Neue Drehgestellrahmen und eine Vielzahl an Bauteilen oder Baugruppen werden durch neues Material ersetzt. Mit einem Gesamtaufwand von etwa 180 Millionen Euro kostet das Redesign nur zirka 13 Prozent gegenüber einer Neuanschaffung gleichwertiger Züge.

WERBELOKS

Ab nach Äthiopien

Seit 15. Februar 2007 wirbt 101133 für Ethiopian Airlines. Ähnlich wie bei der früheren China-Airlines-Lok 101 122 wird zum einen die Airline, zum anderen Äthiopien als Urlaubsland beworben und auf das Rail&Fly-Ticket hingewiesen. Die in Hamburg aufgeklebten Folien zeigen eine Boeing der „Besten Fluggesellschaft Afrikas", zu der Ethiopian 2006 gewählt wurde, sowie landestypische Motive. Auf weißem Grund lädt der Spruch „Entdecken Sie die bezaubernde Welt Äthiopiens" zum Besuch ein. Interessant ist, dass die linke Seite der Lok komplett in Deutsch, die rechte komplett in Englisch gehalten ist und sogar die Internetadressen enden auf „.com" beziehungsweise „.de".



Foto: Dollinger

An der Spitze des IC 329 passiert die Äthiopien-Lok am 17. Februar Möhren.

Foto: Heiderich



Die am 21. Dezember 2006 bei einem Rangierunfall am Ablaufberg des Bf Gremberg leicht beschädigte 290 371 wartet am 25. Januar 2007 im Bf Bebra auf die Fahrt nach Cottbus, wo sie instandgesetzt werden und eine HU erhalten soll.

SCHWEIZ

„AlpTransit“ Gotthard - Sedrun

● Im Bauabschnitt Sedrun des Gotthard-Basistunnels sind gegenwärtig aufwendige Abdichtungsarbeiten im Gang. Am 11. Januar 2007 bestand die Gelegenheit, sich von den schwierigen Arbeiten 800 Meter unter Tage ein Bild zu machen. Mitte September kam es in der Weströhre zu einem Wassereintritt von rund zwölf Litern pro Sekunde, der sich dann bei rund acht Litern pro Sekunde stabilisierte. Durch diesen Wasserentzug schließen sich im Fels die Klüfte zu einem gewissen Maß, was an der Oberfläche zu Verformungen führen kann. Deshalb begann „AlpTransit“ Gotthard AG im November 2006 mit Injektionsarbeiten. Bis zur Weihnachtspause konnte so der Zufluss auf fünf Liter pro Sekunde reduziert werden. Mit der zweiten, gegenwärtigen Injektionskampagne sollen die Wasserzutritte bis Mitte Februar 2007 weiter verkleinert werden. Für „AlpTransit“ ist es das oberste Ziel, den Tunnelvortrieb so sicherzustellen, dass die darüber liegenden Staumauern nicht beschädigt werden. Voraussondierungen, Injektionen sowie ein automatisiertes Überwachungssystem für die Stauanlagen Curnera, Nalps und Sta. Maria sind Bestandteile der Sicherheitsvorkehrungen. Überraschend ist die Tatsache, dass Verformungen bereits bei sehr geringen Wassermengen auftreten. Diese lagen an der Geländeoberfläche des Südvortriebs von Sedrun im Millimeterbereich und führten zu keinen Schäden. Bei der Definition der Achse des Basistunnels wurde übrigens darauf geachtet, dass Stauanlagen in angemessener Distanz unterfahren wurden und werden. Von den insgesamt 153,5 Kilometern Tunnelröhren, Schächten und Stollen des zukünftigen, 57 Kilometer langen Basistunnels waren am 1. Januar 2007 rund zwei Drittel oder 102 Kilometer ausgebrochen. Im nördlichen Teilabschnitt Amsteg haben beide Tunnelbohrmaschinen ihr Ziel mit sechs- und neunmonatigem Vorsprung erreicht. Die letzten 185 Meter im Tavetscher Zwischenmassiv bis zur Losgrenze Sedrun werden im Sprengvortrieb aufgefahren. Im Teilabschnitt Sedrun ist der Nordvortrieb im Tavetscher Zwischenmassiv auf Kurs. Die Ausbrucharbeiten für die Wartehallen der Porta Alpina sind im Gang, um später bei entsprechendem politischen Willen diese Haltestelle tief unter Sedrun überhaupt bauen zu können. Im südlichen Los Bodio haben ebenfalls beide Tunnelbohrmaschinen (TBM) Faido mit großer Präzision erreicht. Sie werden gegenwärtig für den weiteren Vortrieb Richtung Sedrun umgebaut und erneuert. Im Abschnitt Erstfeld ruhen die Arbeiten immer noch wegen eines Vergabestreites zwischen zwei Baufirmen. Zwei Beschwerden wurden gutgeheißen und die Vergabe zur Neubeurteilung an die „AlpTransit“ Gotthard AG zurückgewiesen. Dies kann bedeuten, dass beim erneuten Vergabeentscheid nochmals mit Beschwerden gerechnet werden muss.

Foto: Armin Schmutz

Über 3000 Meter Bohrlöcher wurden gebohrt und mehr als 70 Tonnen Zement in das Gebirge injiziert.

SCHWEIZ

Weltkulturerbe

● Seit kurzem verkehrt auf dem Schienennetz Graubündens mit der Ge 4/4 III 650 eine neue Werbelok. Die zuvor mit dem Slogan „Die kleine Rote auf großer Fahrt“ in eigener Sache werbende Lokomotive wurde kürzlich in der RhB-Werkstätte Landquart mit einem neuen Kleid versehen. Sie wirbt mit einer Grafik des Wahrzeichens der Albulabahn, des Landwasserviadukts, für das Unesco-Label, auf der einen Seite in deutscher und auf der anderen in rätoromanischer Sprache. Der Grund für das neue Design ist die Kandidatur der RhB zur Aufnahme der beiden wohl bekanntesten Eisenbahnstrecken der Schweiz, der Albula- und der Berninabahn, in das Unesco-Weltkulturerbe. Davon erhofft man sich einen noch höheren Bekanntheitsgrad der Strecken. Außerdem wollen die Verantwortlichen der RhB mit dieser Kandidatur aufzeigen, dass sie auch in der heutigen Zeit stark auf landschaftliche und kulturelle Werte setzen. Damit distanziert sich die RhB auch klar davon, die Albula- und Berninalinie zugunsten kürzerer Reisezeiten einschneidend umzubauen. Die beiden legendären Meterspurstrecken wären bei einer tatsächlichen Aufnahme ins Unesco-Weltkulturerbe Teil eines sehr exklusiven Zirkels: Erst zwei Bahnstrecken, die Semmeringbahn und der Darjeeling Himalayan Railway, gehören bisher zum offiziellen Welterbe.

Foto: Bürgi



Die „Unesco-Lok“ trifft am 28. Januar 2007 mit RE 1137 nach einer Fahrt über die als Weltkulturerbe kandidierende Albulastrecke soeben im winterlichen Samedan ein. Daneben wartet die Rangierlok 214 auf den nächsten Einsatz.

Bahnwelt Aktuell

RAILION

Akuter V 90-Mangel

● Zum Ausgleich eines Mangels an Dieselloks in der Leistungsklasse der Baureihen 290 bis 296 wurden Anfang des Jahres 2007 mehrere Dieseltriebfahrzeuge unterschiedlicher Bauarten von verschiedenen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durch Railion angemietet. Im Raum Buchloe kamen 203306 und 308 von DB Netzinstandhaltung zum Einsatz. Rund um Aschaffenburg übernahm die Nordbayerische Eisenbahngesellschaft (NbE) Rangier- und Zubringeraufgaben und im Norden Deutschlands helfen Locon und die Westfälische Landes-Eisenbahn mit Fahrzeugen aus. Der hohe Schadlokbestand bei Railion-Baureihen 290 bis 296 ist auf Radsatzprobleme zurückzuführen. Passende Tauschachsen sind nicht auf Lager und müssen extra angefertigt werden. Einen Beitrag zur Minderung des Fahrzeugmangels soll auch die Reaktivierung abgestellter Fahrzeuge der Baureihen 360 bis 365 (ex-V60 DB) leisten.



Foto: Mann

NbE-212 270 passiert mit ihrer Übergabe aus dem Aschaffenburger Hafen die Schrebergärten im Einfahrbereich des Bf Aschaffenburg-Süd am 30. Januar 2007.



Foto: Gerlach

In und um Mainz kam im Februar die von der Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (LEG) angemietete bordeauxrote 202425 als V 90-Ersatz zum Einsatz.

Der Schwellenleger

Stillstand

● Die Fußball-WM, das Sommermärchen, war einmal, und der Weltmeister-Zug des DB-Museums, der 2006 noch Überstunden machte, wird nicht mehr benötigt. 2007 werden keine von DB-Museum organisierten Sonderfahrten stattfinden und das kann auch nicht auf den Depotbrand in Nürnberg-Gostenhof im Oktober 2005 geschoben werden. Wenn auch von den dort abgebrannten Exponaten nur der Adler-Nachbau fahrfähig restauriert wird und beliebte Loks wie 23105 oder 86 457 von anderen Museen präsentier-, aber nicht fahrfähig aufgearbeitet werden, gäbe es im Land immer noch genügend betriebsfähige Lokomotiven, die nur darauf warten, von ihren Personalen und betreuenden (BSW-)Gruppen beziehungsweise Vereinen in Freiheit präsentiert zu werden, um Eisenbahngeschichte lebendig werden zu lassen. Davon ist auch das DB-Museum überzeugt, entledigt sich der Verantwortung und überträgt sie komplett den Vereinen, die ihre liebe Müh' und Not mit der Organisation der Sonderfahrten haben oder von Anfang an die Segel streichen müssen, weil die Vereinsmittel nicht einmal ausreichen, die DB-Netz-Trassengebühren bis zum Einsatzort aufbringen zu können. Dass Fahrt-Termine vom DB-Museum nicht einmal publiziert, sondern nur individuell abgefragt werden können, passt so richtig ins Bild.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Unglücksursache geklärt

● Am 23. Januar 2007 entgleiste zwischen Elmshorn und Tornesch ein Güterzug, der TEC 40013, auf der Fahrt von Padborg in Richtung Hamburg (MEB berichtete). Von 21 Wagen des Zuges sind 19 entgleist. Die Railion-Zuglok 185 097 blieb in den Gleisen. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) erklärte zur Unfallursache, dass sich auf dem ersten Wagen eine von zwei Stahlbandrollen während der Fahrt gelöst habe, die Bodenplatte eines Containers zerstört habe und durch den Rahmen des Tragwagens hindurch auf das Gleis gelangt sei. Dadurch sei das hintere Drehgestell des ersten Wagens abgerissen worden. Dies habe die Entgleisung der nachfolgenden Wagen verursacht. Die weiteren Untersuchungen des EBA konzentrieren sich auf die Ursache des Ladungsverlustes.

FRANKREICH

SNCF investiert in Nahverkehrsflotte



Foto: Emersleben

TER 2N NG: Doppelstöckiger elektrischer Coradia-Duplex-Zug, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.

● Noch gibt es die 2940kW starke E-Lok Baureihe 25500 mit den von Francorail in den 1980er-Jahren gebauten Nirostawagen im Nahverkehrseinsatz der SNCF an der Côte d`Azur. Doch mit der Abarbeitung eines Auftrages in Höhe von 82 Millionen Euro über elektrische Triebzüge wird dies bald Vergangenheit sein. Das Konsortium Bombardier/Alstom hat im Februar 2007 den Auftrag von der französischen Staatsbahn SNCF über 51 elektrische Triebzüge beziehungsweise 165 Wagen vom Typ TER 2N NG erhalten. Bombardier wird 63 dieser Wagen sowie alle 165 Triebdrehgestelle liefern. Die Lieferung ist für den Zeitraum September 2008 bis März 2010 geplant. Dieser Auftrag, eine Option eines Vertrages aus dem Jahr 2000, erhöht die SNCF-Bestellung auf 203 TER-2N NG-Züge. Die neuen Wagen werden in den Regionen Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur und Picardie eingesetzt. Die mit Scharfenbergkupplungen ausgestatteten Triebwagen sind Zweisystemfahrzeuge.

ANSCHLUSSBAHNEN

Gericht stärkt Rechte

● Betreiber von Eisenbahninfrastruktur dürfen den Betrieb nachgelagerter Anschlussbahnen nicht verhindern. Das Verwaltungsgericht Hamburg lehnte eine Reihe von Eilanträgen der DB Netz AG ab. Diese wollte im Bereich des Güterbahnhofs Eidelstädt Grundstücke veräußern, wodurch der Betrieb einer Anschlussbahn mit mehreren Anschließern nicht mehr möglich gewesen wäre. Die Landeseisenbahnaufsicht in Hamburg hatte der Anschlussbahn mehrere Genehmigungen erteilt, die sofort wirksam waren. Zuvor jedoch hatte die DB Netz AG das Zuführgleis gesperrt, weil die Grundflächen an Dritte veräußert wurden. Die Wiederaufnahme des Anschlussbahnverkehrs sollte zu Gunsten des Grundstücksgeschäftes verhindert werden, worauf hin sich die DB Netz AG mit den Eilanträgen an das Verwaltungsgericht wandte und scheiterte.

Foto: Danners



Am 18. Februar 2007 fand in der Dürener Innenstadt der so genannte Orchideenumzug statt. Nichts Ungewöhnliches, wäre da nicht der Geschäftsführer der Rurtalbahn GmbH, Hans-Peter Nießen, gleichzeitig in diesem Jahr amtierender Prinz Karneval in Düren. Eigens für den Umzug am Sonntag holte man sich die Dampflok 3 der RWTH aus Aachen. Aufgebockt und angeheizt ging es unter Beifall und Alaaf durch die Dürener Innenstadt.

LUXEMBURG

Neues CFL-Cargo-Logo

● Nachdem in der zweiten Dezemberhälfte aus der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL, der deutschen NEG und dem Stahlriesen Arcelor/Mital die neue Eisenbahngesellschaft CFL-Cargo hervorging, fahren nun Loks und Güterwagen mit einem neu gestalteten Emblem von CFL-Cargo auf dem luxemburgischen und deutschen Netz. Zum Fuhrpark dieser neu gegründeten Eisenbahngesellschaft, die sich auf den Bereich Gütertransport beschränkt, gehören Dieselloks der Serien 1500, 1100, 300, 1800, 1700, 100 sowie Elektroloks der Baureihen 3000 und 4000, welche vorher entweder der CFL oder der Arcelor und ihren Werken gehörten. Die Fahrzeuge wurden nun mit dem neuen einheitlichen Logo der CFL-Cargo versehen. Auch zahlreiche Güterwagen wurden seitdem mit dem neuen Emblem versehen. In Deutschland bewegt sich ein Teil der CFL-Triebfahrzeuge regelmäßig zum großen Güterbahnhof in Trier-Ehrang.

Foto: Witry



Bereits mit neuem Logo unterwegs: Die ex-Arbed-316 (MaK, 1973, G 850 BB-dh) im Bahnhof von Ehrang.

TOP UND FLOP

TOP: AKN leistete Hilfe

Nach dem Zugunglück bei Tornesch nördlich von Hamburg (MEB berichtete) mangelte es der DBAG an eigenen Umleitungsstrecken. Die bis 1955 zweigleisige Strecke von Bad Oldesloe nach Neumünster bietet heute lediglich in Bad Segeberg einen Kreuzungsbahnhof, in dem jedoch stündlich die Nordbahn-Züge kreuzen. Die Nordbahn, eine Tochter der AKN und Hamburger Hochbahn, zeigte sich kulant und hatte in den Tagesrandlagen einige Züge durch Busse ersetzt, damit die DBAG dort Güter- und einen Nachtzug durchleiten konnte. Die AKN-Strecke von Hamburg-Eidelstedt nach Neumünster wird auf dem Südabschnitt teils im Zehn-Minuten-Takt trotz vieler eingleisiger Abschnitte befahren. In Zeiten des 20- oder 40-Minuten-Taktes wurden dort viele DBAG- und HGK-Güterzüge zwischen die Schnellbahnzüge in Taktlücken eingeschoben. Bei der DBAG war man der AKN sehr dankbar für diese Hilfe.

Foto: Brüggemann



Die HGK-DE 670 mit einem Güterzug von Itzehoe nach Köln im AKN-Bahnhof Quickborn. In der Regel fährt dort nur ein abendlicher Güterzug. Zeitweise fahren die Schnellbahnen im Hamburger Verkehrsverbund jedoch im Zehn-Minuten-Takt.

FLOP: Mangelhaft

Am 20. Februar gelangten Teile eines Berichtes des Bundesrechnungshofes (BRH) in die Medien. Der DBAG werden darin rund 2300 Mängel im Schienennetz vorgehalten. Sicherheitsrelevante Reparaturen im Umfang von rund 1,5 Milliarden Euro habe die Bahn zwischen 2001 und 2005 unterlassen, schwere Mängel listet der BRH etwa bei der Pflege der Gleisränder auf. Die DBAG lasse Bäume zu dicht an die Gleise wachsen, was zu den stundenlangen Verspätungen beim Orkan „Kyrill" geführt habe. Einzige Reaktion der Bahn sei oft die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, zum Beispiel von 160 km/h auf 120 km/h. Während die DBAG die Vorwürfe als „unzutreffend" dementierte und sie als „Versuch interessierter Kreise, mit Fehlinformationen den Privatisierungsprozess ... zu verhindern" sieht, sehen Verkehrspolitiker von Bündnis 90/Die Grünen und der CDU „großen Anlass zur Sorge" und fordern vor einer Privatisierung wiederholt die Übertragung des Schienennetzes an den Bund.

SCHWEIZ

Auto-Bahn



Foto: Armin Schmutz

Dino Graf, Leiter Group Communication der AMAG; Köbi Kuhn, Trainer Schweizer Fußball-Nationalmannschaft, Werner Nuber, Leiter Kommunikation SBB (v.l.), vor Re 460007 im AMAG-Verteilzentrum in Lupfig, 23. Februar 2007.

● Die am 23. Februar 2007 in Lupfig in der Nähe von Brugg vorgestellte neueste SBB-Werbelok trägt provokant in großen Lettern die Wörter „Auto Bahn". In der Mitte steht das in der Schweiz bekannte Logo der Firma AMAG (Automobil- und Motoren AG). „Auto oder Bahn? Nein, Auto und Bahn" stellte Dino Graf, Leiter Group-Communication der AMAG in seiner kurzen Rede klar. Es sei das Bekenntnis, dass jeder Verkehrsträger seinen Zweck und seine Vorteile habe und nur ein sinnvolles Zusammenarbeiten eine Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft sein könne. Die Zusammenarbeit von AMAG und SBB datiert bereits aus Anfang der 1950er-Jahre. Der größte Teil der für die Schweiz bestimmten Neu-Pkw trifft per Bahn im AMAG-Verteilzentrum von Lupfig ein und über 80 Prozent aller Ersatzteile rollen ebenfalls auf der Schiene an. AMAG ist zudem mit VW Partner des schweizerischen Fußballverbandes und somit auch der Schweizer National-Elf. Es blieb Köbi Kuhn, Trainer der Nati (Schweizer Fußballnationalmannschaft), vorbehalten, zur Taufe der neu dekorierten Werbelok die übliche Flasche Champagner zu verspritzen. Die Lok wird nun für ein Jahr das Credo der AMAG „Qualität ist unser Antrieb" durch die Schweiz transportieren. So steht es bei jeder Führerstandstür der Lok. AMAG ist Importeur für VW, Skoda, Audi, Seat und Porsche. AMAG beschäftigt über 4200 Mitarbeiter.

Foto: Piplack



Im Zuge der Inbetriebnahme des EStW Duisburg-Wedau werden auch Bahnübergänge jetzt von der Betriebszentrale des EStW gesteuert wie etwa dieser auf der Wanheim-Bahn von Duisburg-Hochfeld bis Wanheim. Der Schrankenwärter vor Ort muss die Schranken nur noch frei melden. Früher wurden sie vom Stellwerk Wf (Wanheim Fahrdienstleitung) bedient. In Wanheim besteht Anschluss zu HKM (Hüttenwerke Krupp Mannesmann) in Duisburg-Hüttenheim. Auf der Strecke verkehren Loks der BR 225, 232, 294 und diverser privater EVU.

FLUGHAFEN TEMPELHOF

Zum Rathaus schweben

● Die DB AG möchte den Flughafen Tempelhof betreiben (MEB berichtete), über das Zubringerkonzept aber war bisher wenig zu erfahren. Wie der MEB exklusiv erfuhr, schwebt der Bahn etwas vor: Ein kleines, feines Netz von Magnetschwebebahnlinien soll entstehen, das sternförmig vom Flughafen ausgeht. Die wichtigste Strecke führt mit Halten am Deutschen Technikmuseum, Potsdamer Platz und Kanzleramt zum Hauptbahnhof; Station machen sollen die Gleiter auch am Roten Rathaus und am Rosa-Luxemburg-Platz. Zum künftigen Flughafen BBI soll es mit nur einem Zwischenstopp am U-Bahnhof Johannistaler Chaussee (Einkaufszentrum) gehen, voll aufdrehen kann die Schwebebahn auf der Direktverbindung zum Bahnhof Südkreuz. Tempo 400 werde aber wahrscheinlich nicht erreicht, räumte man in der DB AG-Zentrale am Potsdamer Platz auf MEB-Anfrage ein, aber 50 km/h seien für Berlin auch schon ganz ordentlich. Die Finanzierung stehe, vorausgesetzt, der Bund stelle die Erlöse aus dem Börsengang der Bahn und weitere fünf, sechs Milliarden Euro zur Verfügung (Kostenstand 2007). Am 1. April soll eine Expertengruppe von DB AG, Senat und dem ehemaligen Cargo-Lifter erstmals technische Details abklären. Mehdorn verspricht, dass sich die Magnetschwebebahn wirtschaftlich selbst tragen werde, ebenso wie der Flughafen.

GÜTERVERKEHR

Italienische Gastarbeiter



Foto: Dollinger

Die Höchstgeschwindigkeit der 88 Tonnen schweren Drehstrom-Loks beträgt 200 km/h, die Leistung schwankt je nach Stromsystem zwischen 6000 und 2700 kW.

● Nachdem die Baureihe E 412 der italienischen FS im Sommer 2006 endlich die ÖBB-Zulassung erhalten hatte, wird die Mehrsystemlokomotive nun auch nach Deutschland eingesetzt. Bereits seit Herbst nutzt TX-Logistik die Loks im durchgehenden Verkehr von Regensburg und München nach Italien. Ende Januar wurde zudem der Einsatz bis ins Ruhrgebiet getestet: In Doppeltraktion wurden fast täglich die beiden „Transped"-Züge von Verona nach Wanne-Eickel und zurück bespannt. Die E412 wurde ab 1993 von Bombardier im Auftrag der FS entwickelt. Geplant war ein Einsatz vor Personen- und Güterzügen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich, Österreich und Deutschland. Nachdem die Zulassung außerhalb Italiens auf sich warten ließ, wurden die lediglich 20 gebauten Loks der Güterverkehrssparte der FS zugeteilt und auf der Brennerbahn eingesetzt. Acht Loks, ursprünglich für die polnische PKP gebaut, aber nie ausgeliefert, wurden an die italienische Privatbahn RTC vermietet.

ZEITREISE

1937



Foto: Bellingrodt/Sammlung Schumacher

Im selben Jahr, als dieses Bild mit der 70.1 (bad. Ig) in Bad Dürrheim entstand, wurde im Ort das heute noch vorhandene Kurhaus eröffnet.

Zur Kur nach Bad Dürrheim

Östlich des Schwarzwaldes liegt der badische Kurort Bad Dürrheim im heutigen Schwarzwald-Baar-Kreis. Nach Entdeckung eines Salzstocks 1822 war die Entwicklung über ein Kindersolbad bis hin zum heutigen Kurbetrieb vorgegeben. Den Anschluss an die Eisenbahn erhielt der Ort jedoch recht spät: Erst am 1. August 1904 wurde eine 5,2 Kilometer lange Stichbahn von Marbach (Baden) für den Personenverkehr und am 15. August auch für den Güterverkehr eröffnet. Die Personenzüge liefen durch bis nach Villingen. Im dortigen Bw waren die 1'B-Tenderlokomotiven der Baureihe 70.1 (bad. Ig) beheimatet, die auf dieser Stichstrecke lange Zeit zu Hause waren. Im Kriegssommer 1941 waren immerhin elf Personenzugpaare an den Werktagen unterwegs, doch schon zu Beginn der 1950er-Jahre war die Strecke unrentabel geworden. 1953 verließ der letzte Personenzug Bad Dürrheim, dem 1966 der Güterverkehr folgte. Der Bahnhof wurde kurz danach abgerissen. Heute ist das einstige Bahngelände Grünanlage, überbaut oder Teil eines Radweges. Doch es gibt im Ort noch eine Bahnhof- und eine Eisenbahnstraße!

2006



Foto: Schumacher

Das ehemalige Bahnhofsareal ist einer Grünanlage gewichen. Nur die Straßennamen Bahnhof- und Eisenbahnstraße erinnern an die einstige Strecke.

SCHWEIZ

Eigentümerwechsel

● Crossrail, im Jahr 2004 als Cargotochter der ehemaligen Regionalverkehr Mittelland (RM) gegründet, wurde nach der Integration des RM in die BLS AG (Lötschbergbahn) an die Australische Finanz- und Beratungsgesellschaft Babcock und Brown (BNB) verkauft. Babcock & Brown, 1977 in San Francisco gegründet und heute in Sidney, Australien, angesiedelt, ist eine international tätige Finanz- und Beratungsgesellschaft, unter anderem in den Sparten Transport und Verkehr, Energie (Öl und Gas), Telekommunikation, Leasing, Fabrikations- und Produktionsstätten. BNB führte zunächst das Crossrail-Angebot mit Wechselbrücken von „Haus zu Haus" (Lastwagen-Bahn-Lastwagen) in Duisburg, Wiler und Domodossola weiter, wobei täglich je ein Zugpaar Duisburg – Wiler und Wiler – Domodossola verkehrte. Direkte Sendungen Duisburg – Domodossola wurden in Wiler umdisponiert. Die Frachtmengen entwickelten sich zufriedenstellend, das finanzielle Ergebnis nicht. Schuld waren zu billig verrechnete Straßentransporte in Wiler sowie die Betriebskosten des Terminals. Um weitere Verluste zu verhindern, wurden die erwähnten Angebote Ende Januar 2007 eingestellt. Stattdessen fährt jetzt dreimal wöchentlich ein Direktzug Duisburg – Domodossola mit einer durchschnittlichen Auslastung von rund 90 Prozent. Geplant ist die Erhöhung auf wöchentlich fünf Züge. Über den Gotthard wird im Auftrag von Trenitalia ein Ganzzug mit Ford-Pkw von Dillingen nach Carimate und Civitavecchia gefahren, über den Lötschberg ein Containerzug der Speditionsfirma Ewals. In Italien ist die Vorbereitung für die Lizenz als Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Sicherheitszertifikat für das italienische Streckennetz für die neu gegründete „Crossrail Italia srl" beantragt. Crossrail verfügt über 13 Lokomotiven: Fünf eigene Re 4/4II mit ETCS-Ausrüstung und eine Diesellok sowie drei Mietloks von Mitsui Rail Capital Europe (MRCE) vom Typ Bombardier 185 und zwei Mehrsystemloks vom Typ 484 für den Italienverkehr sowie zwei Ee 936. Desweiteren stehen 430 eigene Wechselbehälter und 60 gemietete Behälterwagen zur Verfügung. Crossrail bleibt dem Standort Wiler treu und hält die Krananlage betriebsbereit für den Containerumschlag. Eine Stilllegung hätte möglicherweise finanzielle Konsequenzen, würde die 24 Millionen Franken teure Anlage, großenteils staatlich subventioniert, nicht mehr genutzt. Im Jahr 2006 führte Crossrail 1861 Züge mit über 203 Millionen Nettotonnenkilometern. Um die 60 Personen sind in Wiler beschäftigt, sechs Mitarbeiter in Duisburg und zwölf in Domodossola.



Foto: Kunick

Ein Wahrzeichen im Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofes musste dem künftigen City-Tunnel und damit verbundenen Arbeiten weichen. Ende Februar wurde das elektromechanische Vierreihen-Stellwerk, Baujahr 1940, das wichtigste von ehemals acht Stellwerken, abgebrochen.

SCHWEIZ

Classic Rail

● Die beiden historischen Classic-Rail-Ae 4/7 10950 und 11010, Sécheronloks, eingerichtet für Vielfachsteuerung, wurden am 12. und 13. Januar 2007 aus dem Jura nach Winterthur überführt. Dort sollen beide dem Vernehmen nach wieder in Betrieb gesetzt werden und zur Führung von Ölzügen vermietet werden. Offenbar sind beide Loks technisch in gutem Zustand. Für die Überführung der beiden Veteraninnen bis Oensingen diente der BDe4/4 641 der Oensingen-Balsthal-Bahn. Ab Oensingen war die Be4/4 171 der ehemaligen Solothurn-Münster-Bahn (SMB) an der Spitze. Dazu kamen noch vier Wagen, die für die Rückfahrt als Bremswagen benötigt wurden. Denn aus Winterthur waren Ae3/6 I 10601, Ae3/6 II 10448 sowie die Ce4/4 315, alle ebenfalls Classic Rail gehörend, rollfähig aber ohne Bremse, nach Le Locle zu überführen. Am Freitag übernahm die Ae6/8 208 von Classic Rail den Zug.



Foto: Armin Schmutz

Die legendäre Ae 6/8 208 führte die ungewöhnliche Komposition.

BAHNWELT AKTUELL

DB-MUSEUM

Neue Fahrzeuge

● Das Verkehrsmuseum in Nürnberg ändert derzeit die ausgestellte Fahrzeugpalette, E 03 001 wurde schon im vergangenen Advent nach Nürnberg überführt. Ihr folgte im Februar E 69 02 aus dem ehmaligen Bw Garmisch-Partenkirchen. Damit wurden Hoffnungen des Bahnparks Augsburg vorerst zerschlagen, die Lok nach einer HU als Zubringer zwischen Augsburg Hbf und dem Bahnpark einsetzen zu können. Der Bahnpark beherbergte die kleine Lok, seitdem das Bw Garmisch 2005 schloss und die Fahrzeuge ausgelagert wurden. Im Austausch erhielt der Bahnpark E 71 19 vom Verkehrsmuseum Nürnberg.


Foto: Dollinger

Außergewöhnlicher Lokzug: 218 225 zieht die E 69 und eine Köf III von Augsburg nach Nürnberg.


Foto: Hüttinger

Nach einer Flankenfahrt entgleiste am 11. Februar 2007 im Vorfeld des Zürcher Hauptbahnhofs ein ICE-T (411 084, „Kaiserslautern") der DB AG. Er kollidierte mit einer von einer Re 4/4II gezogenen Personenwagengarnitur. Ein Rangierer wurde bei dem Unfall verletzt. Der entstandene Sachschaden beträgt zirka 400 000 Euro. Der ICE-T-Lokführer soll ein Haltesignal missachtet haben.

BAHNINDUSTRIE

MRCE ordert sieben Vossloh-G1206

● Die Leasinggesellschaft Mitsui Rail Capital Europe B. V. (MRCE) hat bei Vossloh in Kiel weitere sieben Lokomotiven des erfolgreichen Typs G 1206 bestellt. Sechs der sieben vierachsigen dieselhydraulischen Mehrzweck-Lokomotiven sollen noch im Jahr 2007 ausgeliefert werden. Nach Aussagen von Vossloh ist mit diesem Auftrag der für 2007 geplante Absatz bereits voll gesichert. MRCE verfügt aktuell schon über 20 G1206. Zu den derzeitigen Leasingnehmern zählt unter anderen die ACTS Nederland B. V. Das aufstrebende private niederländische Güterverkehrsunternehmen ACTS aus 's Hertogenbosch hat von MRCE aktuell fünf G 1206 geleast. Die G 1206 wird seit 1997 bei Vossloh gebaut und fährt inzwischen in acht europäischen Ländern.



Foto: Krause

Bei der Werksprobefahrt am 4. November 2006 war ACTS-7106 bereits in den Hausfarben des zukünftigen Leasingnehmers beklebt.



Foto: Oehler

Winterdampf hieß das Motto am 18. Februar auf der Museumsbahn Schönheide; allein vom Winter war weit und breit nichts zu sehen. Dafür entschädigte das schöne Wetter, als der Zug mit 99 582 zwischen Stützengrün-Neulehn und Stützengrün unterwegs war.


Foto: Losh

Am 19. Februar 2007 fuhr der letzte Güterzug, ein Panzerzug, von Hemer nach Menden (Sauerland) mit fünf Panzerwagen weiter nach Sennelager. Die Bundeswehr war der letzte verbliebene Railion-Kunde in Hemer. Die allerletzte Fahrt mit einem Personenzug auf dieser Strecke findet am 31. März 2007 mit einem Schienenbus statt. Anschließend wird DB Netz die Strecke Menden – Hemer stilllegen. Der Personenzugverkehr zwischen Menden, Hemer und Iserlohn wurde bereits vor knapp zwei Jahrzehnten am 27. Mai 1989 eingestellt.

ÖSTERREICH

Modernisierung des Güterterminals



Foto: Saßmann

Bei einer Besichtigungsfahrt auf den Gleisen des Hafens Wien-Freudenau kam der historische Dieseltriebwagen 5041.03 des Vereins der Eisenbahnfreunde zum Einsatz. Von dort werden Containerzüge in den nahe gelegenen Bf Wien Donaukai überstellt.

● Mit einem Aufwand von 122 Millionen Euro wird der bestehende Containerterminal Wien-Freudenau-Hafen in den nächsten zwei Jahren ausgebaut und modernisiert. Am 13. Februar 2007 fand in Anwesenheit von Vertretern der Wiener Stadtregierung, des Direktors der Hafenverwaltung und der ÖBB-Infrastruktur AG der Spatenstich für dieses Großbauvorhaben statt. Neben einer Erweiterung der Gleisanlagen soll mit Wiedererrichtung der bei Kriegsende gesprengten Winterhafenbrücke ein Lückenschluss zwischen der Donaulände- und Donauuferbahn sowie die direkte Anbindung des Güterumschlagplatzes an den Zentralverschiebebahnhof in Kledering ermöglicht werden. Seit dem Jahr 2000 verdoppelte sich der Containerverkehr im Hafen Wien-Freudenau, von wo aus zur Zeit pro Woche 50 Züge zu den großen europäischen Seehäfen wie Rotterdam, Hamburg, Bremerhafen und Duisburg verkehren. Mit Fertigstellung des neuen Terminals wird so eine weitere Steigerung der jährlichen Umschlagkapazität auf bis zu 400 000 Containereinheiten möglich sein.

ÖSTERREICH

Nostalgische Überführung

● Der Tiroler Nostalgiezug „Gisela“ mit der grünen 1245.04 und den fünf grünen zweiachsigen Wagen wurde zur Ausbesserung von Saalfelden ins TS-Werk Knittelfeld überstellt. Von Saalfelden bis Selzthal war nur 1245.04 alleine am Haken. Von Selzthal bis Knittelfeld zog die kürzlich mit Neulack versehene 1042.23 den Leerpersonenzug. 1245.04 fuhr am Zugschluss mit. Die 1042.23, noch mit Eckfenstern ausgerüstet, fuhr anschließend als Lokzug wieder in ihre Heimatdienststelle Selzthal zurück. Sollte die 1245.04 nicht bis Mitte Mai fertig gestellt sein, wird die 1020.47 die Nostalgiefahrten Wörgl – Zell am See – Wörgl (jeden Dienstag von 22. Mai bis 25. September 2007) als Triebfahrzeug führen.



Foto: Haslebner

1042.23 zieht an der Zugspitze, 1245.04 läuft am Zugende des Slp 95641 bei Traboch (KBS 250) mit.

Galaktisch



GUT

Vom F-Zug zum Eurocity

Zu Beginn der 1950er-Jahre gab die junge Deutsche Bundesbahn vielen hochwertigen Reisezügen Namen. Doch nicht immer stand Merkur für himmlischen Komfort. Die wechselvolle Geschichte endete im Jahre 1990. →



Im September 1956 donnert 03 1081 mit drei Am und Schürzen-Speisewagen durchs Münsterland.

Foto: L. Rotthowe

Harte Arbeit für schnelle Dampfloks

Wein und Coca Cola: Schon in den 50er-Jahren wandelt sich die Kultur des Reisens und Essens.



Foto: Bildarchiv Eisenbahnstiftung



Fotos (3): Bellingrodt, Slg. Schumacher

Mit Altbauwagen am Haken donnert die einst als Cab-Forward gebaute 05 003 am Block Lauenbruck vorüber.

5 a Köln/Aachen — Ruhrgebiet/Wuppertal — Münster (Westf

		Zug Nr	D 581	D 181	E 441	E 4853	E 553	D 95	E 525	E 729	E 343	F 3 1. oG
Aachen Hbf G 1.2 H 1	247	ab	...	:14.17	...	...	...	15.25	...	:16.39	...	...
Köln Hbf		an	...	:15.10	...	...	...	16.36	...	:17.30	...	...
Bonn	10	ab	...	:14.42	...	...	:15.28	...	16.29	:17.02	...	:17.39
Köln Hbf	249	an	...	:15.05	...	...	:15.50	...	17.01	:17.25	...	:17.59
								✕				✕
Köln Hbf 227 1a. b. c. 10.11		ab	...	:15.22	16.13	...	16.13	:16.54	17.11	17.38	...	:18.01
Aachen Hbf G 1.2	245	ab	13.37			...					16.40	
Mönchengladbach Hbf H 2		↓	14.55			...					17.42	
Krefeld Hbf 244. H 3	11	ab	15.14			...						18.04
Neuß 242 a		ab				...					17.56	
Düsseldorf Hbf 227. 223		an				...	16.45	:17.21	17.44		18.07	:18.28
		ab		von Paris		...	16.48	:17.25	17.47		...	:18.29
Duisburg Hbf 227		an	15.34			...	17.05	:17.41	18.04		...	:18.43
		ab	:15.38			...	17.07	:17.43	18.07		...	:18.44
Mülheim (Ruhr) Stadt		↓				...	17.15		13.15		...	
Essen Hbf 234		an				...	17.24		18.28		...	:18.58
		ab				...	17.27		18.31		...	:19.05
Bochum Hbf		ab				...	17.40				...	
Oberhausen Hbf 227 H 4	227	ab	:15.47			...		:17.53			...	18.49
Essen-Altenessen			:15.56			...		:18.03			...	19.01
Gelsenkirchen Hbf 234			:16.03			...		:18.11	18.42		...	:19.15
Wanne-Eickel Hbf 218. 234		↓	:16.10			...		:18.23	18.50		...	
Herne	11	ab	:16.15			...					...	
Solingen-Ohligs	228	ab		:15.43	16.42	...				18.07	...	MERKUR
Wuppertal-Elberfeld				:15.57	16.57	..				18.23	...	
Wuppertal-Oberbarmen		↓		:16.02	17.06	...				18.29	...	
Hagen Hbf		an		:16.18	17.21	...				18.44	von Frankfurt/M	
		ab		:16.21	...	17.27				18.47	...	
Schwerte (Ruhr)	228	↓		:16.32	...	17.39				18.58	...	
Unna		ab		:16.46	...	17.51				19.10	...	
Dortmund Hbf 224. 227. 233		an	:16.30		...		17.56				...	
		ab	:16.32		...		17.59				...	
Hamm (Westf) 223. 227. 228	11	an	:16.52	:16.58	...	18.02	18.18			19.22	...	
		ab	↪	:17.06		...	18.26			19.30	...	
Recklinghausen Hbf	218	ab	...	über Hannover (5b)		...		:18.35	19.00		...	
Haltern (Westf)	234	↓	..						19.18		...	
Münster (Westf) Hbf 223. 224. 227. 234		an	...				18.53	:19.13	19.52	19.54	...	:20.00
		ab	...				...	:19.16	20.06	...	...	:20.01
Osnabrück Hbf	218	an	...				...	:19.49	—	...	...	:20.30
		ab	...				..	:19.54	weiter siehe rechts	...	...	:20.31
Diepholz		↓	...				...			...	...	
Bremen Hbf		an	...				...	:21.10	...			:21.41
Bremerhaven Hbf 215		an	...					22.38	...			22.38
Cuxhaven 215 c		an	...					23.49	...			23.49
Bremen Hbf	218	ab	...					:21.14	...			:21.43
Rotenburg (Han)		an	...									
Hamburg-Harburg		an	...	:21.24				:22.17				
Hamburg Hbf		an	...	:21.43				:22.37				:22.56
Lübeck Hbf A 4. A 6	114	an	...	:23.05	...			23.35	..			
Puttgarden A 3		an	...	...				...				
Hamburg Dammtor	218	an	...	:21.51	...			:22.48	...	...	...	:23.06
Hamburg-Altona A 1. A 2		an	...	:22.01	...			:22.58	...	...	...	:23.14
Westerland (Sylt) 112		an	...	...	...		...	...	...			
Kiel Hbf 113		an	...	23.44	...		...	:0.16	...		...	
Flensburg A 2. 113 a		an	...	...				...	...			

a = ✕ außer Sa

Mo bis Fr

Kursbuchauszug: DB, Slg. Schumacher

1965 zeichnete sich der Merkur durch die knappe Fahrzeit aus. Bespannt war der F3 damals in der Regel mit V200.

Der Planet Merkur fasziniert, ist aber für den normal Sterblichen unerreichbar. Ersteres gilt auch für denjenigen, der sich mit der Geschichte des gleichnamigen DB-Zuges auseinandersetzt. Letzteres traf aufgrund des hohen Fahrpreises in den 50er-Jahren eigentlich auch zu. Zum Winterfahrplan 1951/52 nahm die Deutsche Bundesbahn erstmals zwei Zugpaare mit Namen auf. Nach deren Einführung startete die DB ein Preisausschreiben, das unter anderem ergab, dass sich die Fahrgäste Namen erheblich leichter merkten als Zugnummern. Die Geschichte des Namens Merkur beginnt mit dem Sommerfahrplan 1952, zu dem die DB weiteren hochrangigen Fernzügen Namen spendierte. Im Jahr darauf folgten weitere nationale und internationale Züge.

Seine Zugpferde haben den Merkur als Langstreckenläufer, im Pferdesport Steher genannt, berühmt gemacht. Dampflokfreunde und mit verklärendem zeitlichen

Vorserien-V 200 005 eilt mit dem als F34 bezeichneten Merkur in Niederwalluf dem Endbahnhof Frankfurt am Main entgegen.



Wie in Hamburg-Harburg 01 164 im Geburtsjahr des Merkur durften auch 01 vor dem Langläufer ihre Steher-Qualitäten zeigen.

Abstand auch die Personale der schwarzen Riesen schwärmen noch heute von dem Langlauf von Hamburg nach Frankfurt am Main. 700 km waren für eine Dampflok eine Marathon-Distanz, immer hart an der Leistungsgrenze.

So ranken sich wundersame Geschichten um den legendären Zug. Von geheimnisvollen, inoffiziell geduldeten Vorspann-Fahrten im Ruhrgebiet ist da beispielsweise die Rede. In Notfällen bekam die ausgepowerte Zuglok des südwärts fahrenden F4, wie der Merkur zu Beginn seiner Karriere hieß, Schützenhilfe durch eine Vorspannmaschine. Während dieser Fahrt brachte das Personal des erschöpften Renners seine Lok wieder auf Vordermann. Dabei soll dann auch Asche und Schlacke im Schotter gelandet sein. Das war natürlich nicht im Sinne der Obrigkeit, doch Not kennt ja bekanntlich kein Gebot. Doch vielleicht handelt es sich ja doch nur um eine Legende.

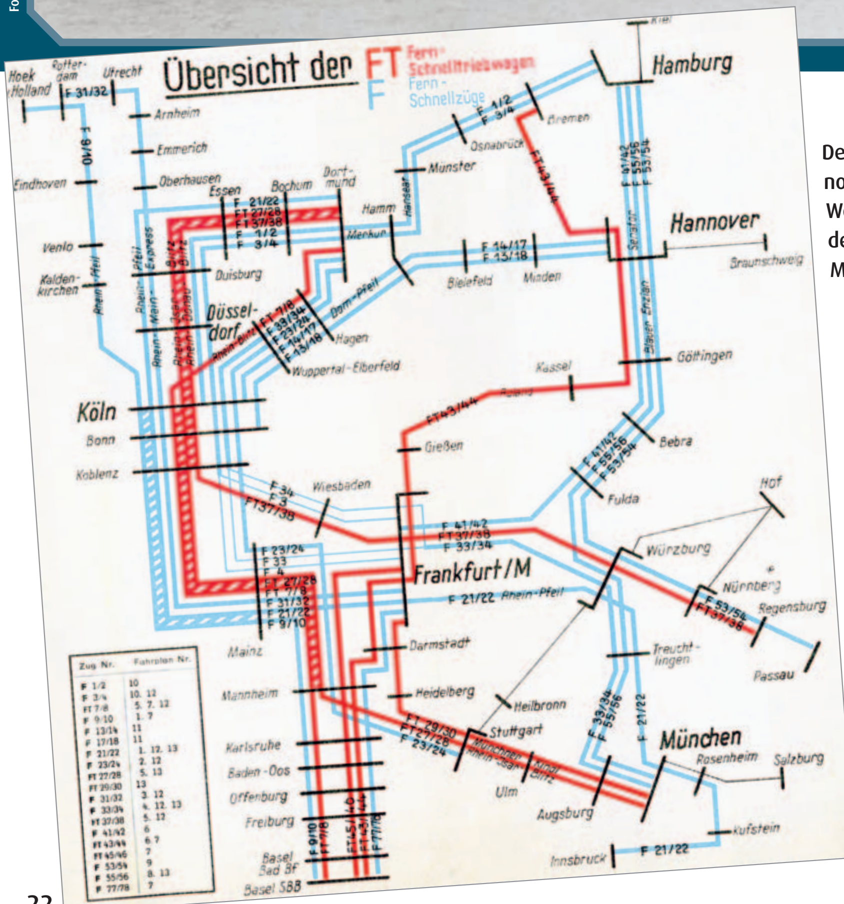
Keine Legende ist dagegen der spitz gerechnete Fahrplan des Merkur. Er saß den Männern auf der Lok ständig im Nacken. Doch schließlich waren für die neuen Spitzenzüge der jungen Bundesbahn nicht mittelmäßige Mannschaften und Allerwelts-Lokomotiven bestimmt. Für die blauen Züge wurde das Beste gefordert. Klar, dass auch die ihrer Stromlinienverleidung beraubte 05 002 und ihre ebenfalls in Hamm beheimateten Schwestern 05 001 und 05 003 vor dem Zugpaar F3/F4 zu sehen waren. Diese planmäßigen Bespannungen gab es aber vornehmlich 1953. Die Hauptlast lag bei den ursprünglich ebenfalls mit Stromlinienverleidung ausgerüsteten Dortmunder 03.10. Aus dieser Zeit stammt übrigens auch die Geschichte der Vorspann-Dienste. Endlich hatten die Maschinen die Züge am Haken, für die sie einst konstruiert wurden: Leicht und schnell. Wobei sich der Begriff leicht nicht auf die Wagentypen bezog. Diese stammten zumeist aus den im Vergleich zu den damals neuen Leichtschnellzugwagen schwereren Bauarten 28 und 35 und boten einen noch immer sehr guten Fahrkomfort. Der heute 83-jährige Siegfried Ahlert lebte in den 50er-Jahren in Frankfurt und pendelte öfters zwischen seiner Heimatstadt Hamburg und seiner Arbeitsstelle in Frankfurt am Main. „Ich schätzte die umsteigefreie Verbindung und den Komfort der Wagen. Bis schätzungsweise 100 km/h hatten die Wagen eine überragende Laufruhe. Wenn ich bei geschlossenem Fenster, abgeschirmt von der Außenwelt, durch das vom Krieg gezeichnete Ruhrgebiet fuhr, schaute ich durch ➔

Schnelle Fahrt trotz langer Strecke



Die Fahrt durchs Rheintal, hier 1955 mit 03 211 bei Oberlahnstein, war ein komfortables und teures Vergnügen.

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher



Grafik: DB, Slg. Gerhard

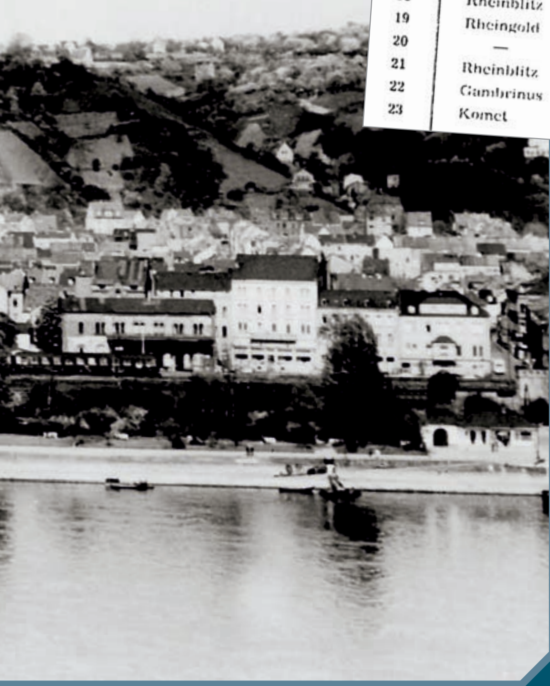
Der F3 nimmt nordwärts den Weg über Wiesbaden, der F4 bindet Mainz an.

die riesigen einteiligen Fenster wie auf eine Kinoleinwand", erzählt Siegfried Ahlert. „Ich lümmelte mich in den bequemen Polstern des Zweite-Klasse-Abteils, während draußen, obschon fast zehn Jahre seit Kriegsende vergangen waren, viele Leute noch immer in Baracken hausten. Ich hatte da fast ein schlechtes Gewissen," schildert Ahlert.

Als Krönung erhielten 03 1014, 03 1022 und 03 1043 speziell zur Beförderung des Merkur eine hochelegante stahlblaue Lackierung und wurden so dem ebenfalls stahlblauen Wagenpark angepasst. Dieser Kombination war aber kein langes Leben beschieden, drang doch die ab 1953 als Vor- und 1956 als Hauptserie beschaffte Diesellok V 200 bald ins Revier der 03.10 ein. Klar, dass die 140 km/h schnellen Vorzeige-Zugpferde sofort in den F-Zug-Dienst übernommen wurden. 1957 gehört die V 200 bereits zum täglichen Bild des F3/F4. Die drei Maschinen der Baureihe 05 mit ih-

Abbildung: Die Bundesbahn/MEB-Archiv

Rang-Nr.	Zug		Laufweg	Entfernung km	Reisegeschwindigkeit km/h
1	Helvetia	(TEE 78)	Hamburg—Basel	866	97,8
2	Schauinsland	(Ft 45)	Basel—Frankfurt	337	95,8
3	Sachsenroß	(Ft 16)	Hannover—Köln	297	93,8
4	Dompfeil	(Ft 14)	Hannover—Köln	297	92,8
5	Roland	(Ft 44)	Bremen—Basel	833	91,0
6	London-Hamburg-Expreß	(Ft 71)	Bentheim—Hamburg	301	90,3
7	Senator	(Ft 42)	Hamburg—Frankfurt	545	90,1
8	Münchener Kindl	(Ft 29)	München—Frankfurt	443	88,1
9	Saphir	(TEE 20)	Aachen—Frankfurt	292	88,0
10	Germania	(Ft 17)	Bonn—Hannover	332	87,4
11	Domspatz	(Ft 54)	Hamburg—Regensburg	739	86,8
12	Hanseat	(F 1) V 200	Köln—Kiel	583	85,8
13	Merkur	(F 4) V 200	Hamburg—Frankfurt	676	85,3
14	Mozart	(F 39) E 18	Kehl—München	414	85,0
15	Rheinblitz	(Ft 7)	Basel—Dortmund	616	84,4
16	Blauer Enzian	(F 56)	Hamburg—München	814	84,1
17	Rhein-Main	(TEE 32)	Emmerich—Frankfurt	354	84,0
18	Rheinblitz	(Ft 137)	München—Dortmund	766	83,8
19	Rheingold	(F 9)	Basel—Kaldenkirchen	596	82,8
20	—	(Dt 773)	Hannover—Kiel	288	82,7
21	Rheinblitz	(Ft 28)	Dortmund—München	730	81,5
22	Gambrinus	(F 33)	München—Kiel	1204	81,2
23	Komet	(F 50)	Hamburg—Basel	916	80,2



Angesichts der knappen Halte musste man sich in den 50er-Jahren auch bei der Versorgung durchs Wagenfenster sputen.

Die ausziehbaren Polsterbänke machten, sofern man keinen Gegenüber hatte, Liegewagen überflüssig.





Fotos (2): Bildarchiv Eisenbahnstiftung

Fernbahnhof-Atmosphäre in Köln: Im Bild ist allerdings nicht der Merkur, sondern der F 15 Sachsenross.



Foto: Hollnagel, Bildarchiv Eisenbahnstiftung

ren eindrucksvollen 2,3 Meter hohen Treibrädern wurden ein Jahr später in Hamm ausgemustert. Im Herbst 1966 ereilte die zwischenzeitlich sogar mit neuen Kesseln ausgerüsteten 03.10 dasselbe Schicksal.

Ab dem 29. September 1968 steht der Fahrdraht zwischen Osnabrück und Hamburg unter Dauerspannung. Auf der jetzt durchgehend elektrifizierten Rollbahn verändern sich nicht nur die Bespannung, sondern auch Laufwege, Zwischenhalte und nicht zuletzt auch die Zugnummern. So wurde aus dem zwischenzeitlich als F32/F33 bezeichneten Merkur der F32 mit dem schmucklosen Namen „Intercity A". Noch bestimmten aber die blauen Am-Wagen das Zugbild.

Zwar gab es auch weiterhin den Zugnamen Merkur, doch trug diesen der →

Der Name bleibt, der Laufweg ändert sich

Zur Freihaltung des Lichtraumprofils musste der Mast bei Namedy (Foto 1958) abgewinkelt werden.

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

D 336/337, der zwischen Hamburg-Altona und Stuttgart fuhr. Freitags bis sonntags kam zwischen Hamburg-Altona und Wiesbaden sogar ein Silberling zum Einsatz! Welch ein Abstieg für den glanzvollen Zugnamen. Immerhin erhielt der durchgehend elektrisch bespannte D-Zug eine der des berühmten Vorgängers ähnliche Fahrplantrasse und hielt ungefähr die Fahrzeiten der V 200 trotz der zusätzlichen Halte und des neuen Laufweges über Hamm und Dortmund. Bespannt war der Zug mit einer 110 des Bw Hamburg-Eidelstedt, die den D 336 in Hamburg-Altona übernahm, nach Frankfurt/Main brachte und nach einer Pause von weniger als zwei Stunden den Gegenzug D 337 an den Haken nahm. Zusammen mit einer nächtlichen Schnell-Güterzugleistung kam die Zuglok des Merkur auf eine höchst bemerkenswerte Tagesleistung von knapp 1600 km!



Foto: Bildarchiv Eisenbahnstiftung

Den Komfort der ab 1962 gebauten TEE-Wagen genossen Merkur-Fahrgäste ab 1974.

Schon im Sommerfahrplan 1970, beim Fußball würde man vom sofortigen Wiederaufstieg sprechen, durfte der Name Merkur wieder einen seiner würdigen Zug schmücken. Der als F 130 bezeichnete Zug übernahm Zugnummer und Fahrplantrasse vom „Tollen Bomberg“. Man verließ Hamburg nun um 8.59 Uhr, also rund zwei Stunden später als in der Epoche III. Endstation war wieder Frankfurt am Main. Vier Jahre lang sorgten 112, danach die Serienausführung der 103 für die Traktion des immer noch aus blauen Am-Wagen gebildeten Zuges. 1970 rollte der F 130 mit einer Reisegeschwindigkeit (inklusive Halten und Langsamfahrstellen) von 108 km/h.

Damals hatte der Merkur eine weitere Umnummerierung und Laufwegänderung hinter sich. So versteckte sich seit 1971 hinter dem Zugnamen nun der IC 115, der nun



Foto: L. Rotthowe

Kurz vor dem Fahrplanwechsel 1971 war der Merkur noch mit 112 als F131 unterwegs (Aufnahme in Münster, Westfalen).

Der IC30 Kopenhagen – Frankfurt (M.) war Stammleistung der 103. Lokführer und Fahrgast plauschen 1986 in Münster.



Foto: L. Rotthowe

Im Intercity-Netz von 1971 war der Merkur als IC115 (Hamburg – München) in die Linie 1 eingebunden.

Intercity-Verkehr (ICV)

Linie 1, Linie 2, Linie 3, Linie 4 – IC-Netz
TEE
Ergänzungsnetz

Linienverknüpfungspunkte des IC-Netzes
Haltebahnhöfe des TEE/IC-Netzes
übrige Bahnhöfe

HVB 33 Bfr 276 vom 21.5.1971

Foto: DB, Slg. Frickel

wieder über die zwischen Münster und Lünen eingleisige Strecke Dortmund anfuhr. Über Mainz und Stuttgart erreichte er München. Sein traditionelles Ziel Frankfurt ließ er in dieser Phase buchstäblich links liegen.

Der Fahrplanwechsel am 26. Mai 1974 bescherte dem Merkur umfangreiche Veränderungen. Der ehemalige IC wurde in die Liga europäischer Spitzenzüge befördert und erhielt die Zugnummer TEE 34/35. Das nördliche Ziel hieß nun Kopenhagen, im Süden wurde in Stuttgart gewendet. Äußerlich dokumentiert sich der Aufstieg im einheitlich beige-weinroten Lack der klimatisierten Fahrzeuge. Unklimatisierte Am kamen nur noch als Verstärkungs- oder Ersatzwagen zum Einsatz. Gewöhnungsbedürftig war auch die Fahrplanlage des TEE. So verließ er Hamburg erst um 14.30 Uhr, während der Gegenzug TEE 35 bereits um 15.09 die Hansestadt erreichte. Die alte Rollbahn (KBS 120/385) durfte sich nach dem TEE Parsifal von und nach Paris über einen zweiten Spitzenzug freuen. In der bisherigen →



Foto: J. Bügel

Am 10. Juni 1989 wurde EC 30 über die Güterzug-Strecke Wedau – Gremberg umgeleitet.

Die schnellsten Züge der Deutschen Bundesbahn

Von jedem Zugpaar ist jeweils nur der schnellste Zug dargestellt. Es sind nur Züge berücksichtigt worden, die im Bundesgebiet mehr als 250 km zurücklegen

Rang Nr.	Zug Name	Zug Nr.	Laufweg	Entfernung km	Zwischenhalte	Fahrzeit	Reisegeschwindigkeit*) km/h
1.	Prinzipal	IC 131	Dortmund–Hamburg	354	4	2 Std 54 Min	122
2.	Rheinpfeil	IC 106	(München–) Duisburg–Hannover	262	3	2 Std 10 Min	121
3.	Dompfeil	IC 140	Hannover–Köln (–Frankfurt)	312	6	2 Std 36 Min	120
4.	Münchner Kindl	IC 120	(München–) Köln–Hannover	312	4	2 Std 37 Min	120
5.	Kommodore	IC 170	Freiburg–Hamburg	805	7	6 Std 48 Min	119
6.	Markgraf	IC 108	Basel–Frankfurt	339	4	2 Std 52 Min	119
7.	Diplomat	IC 177	Hamburg–Basel	867	7	7 Std 21 Min	118
8.	Merian	IC 178	Basel–Frankfurt	339	4	2 Std 53 Min	118
9.	Parsifal	TEE 32	Hamburg–Aachen (–Paris)	542	8	4 Std 39 Min	117
10.	Patrizier	IC 132	Hamburg–Köln	472	7	4 Std 02 Min	117
11.	Toller Bomberg	IC 130	Hamburg–Köln	457	7	3 Std 55 Min	117
12.	Hermes	IC 182	München–Bremen	757	4	6 Std 34 Min	116
13.	Mercator	IC 176	Basel–Hannover	696	7	6 Std 02 Min	116
14.	Riemenschneider	IC 183	Hannover–München	635	3	5 Std 29 Min	116
15.	Merkur	IC 114	(München–) Köln–Hamburg	472	8	4 Std 06 Min	116
16.	Schwabenpfeil	IC 119	Hamburg–Köln (–Stuttgart)	472	7	4 Std 06 Min	116
17.	Helvetia	TEE 73	Hamburg–Basel (–Zürich)	864	8	7 Std 33 Min	115
18.	Roland	TEE 75	Bremen–Basel (–Milano)	808	8	7 Std 03 Min	115
19.	Hanseat	IC 134	Hamburg–Bonn	505	9	4 Std 24 Min	115
20.	Gambrinus	IC 112	(München–) Köln–Hamburg	472	7	4 Std 07 Min	115
21.	Prinzregent	IC 156	München–Frankfurt	412	2	3 Std 36 Min	115

*) Unter Reisegeschwindigkeit versteht man die durchschnittliche Geschwindigkeit **einschließlich aller Aufenthalte** und **Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Abbildung: DB

Gegenüber 1971 (Abbildung) verkürzten sich die Reisezeiten ab 1989 durch Neu- und Ausbau-Strecken massiv.



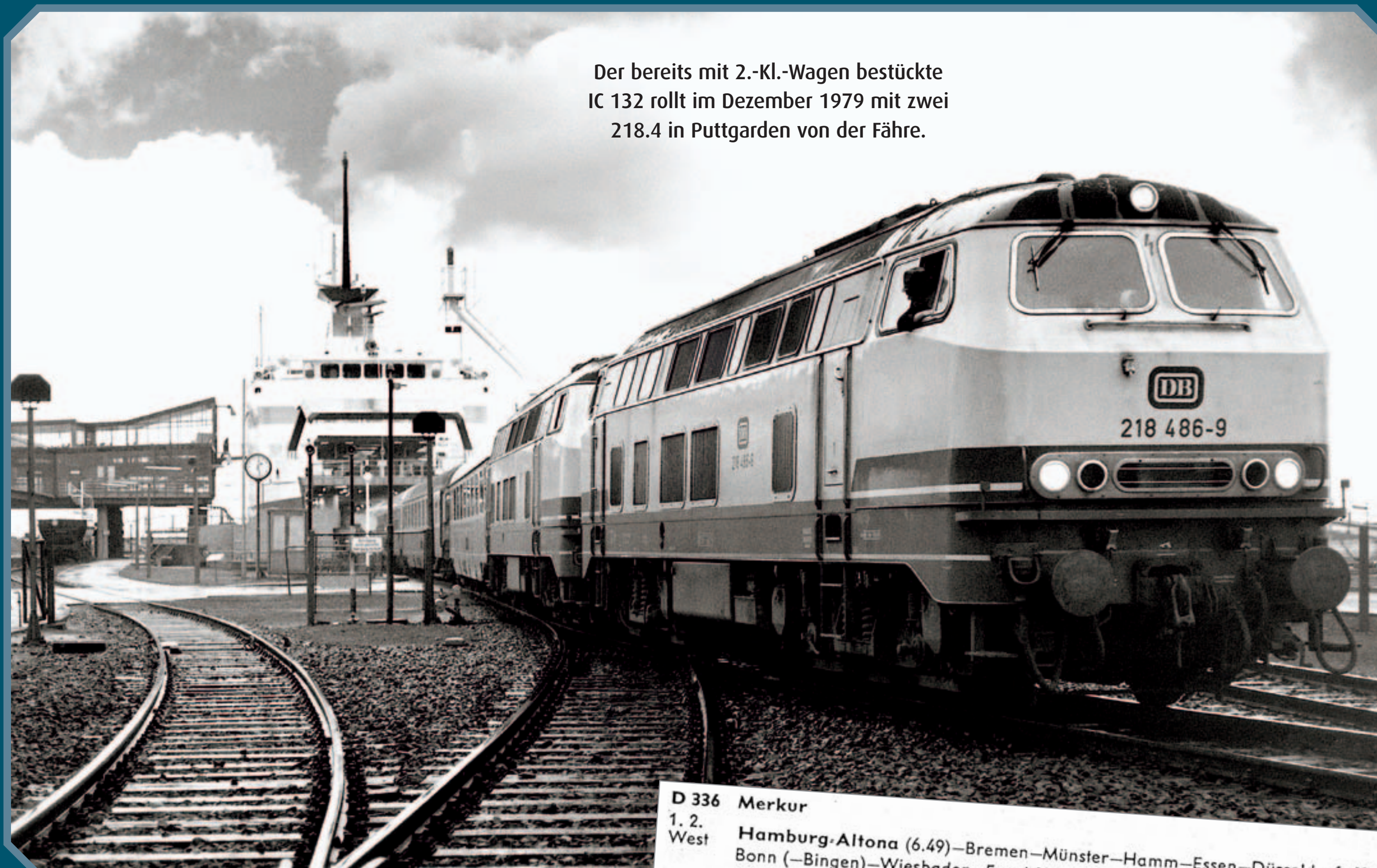
Foto: M. Hubrich

Eine Gemeinsamkeit hatten alle Laufwege: Die Fahrt durchs romantische Mittelrheintal.

Fahrplanlage des Merkur verkehrte der als Schwabenpfeil bezeichnete IC 115/114 zwischen Hamburg und München.

Zum Sommerfahrplan 1978 wird das Zugbild des Merkur durch die Einführung des IC'79-Systems wieder bunter. „Das werbewirksame Motto der DB lautet nun „jede Stunde, jede Klasse". Wegen der Beistellung von Zweite-Klasse-Wagen wurde der ehemalige TEE zum IC 134/135 degradiert. Während viele Fahrgäste der ersten Wagenklasse die Öffnung der Züge für das einfache Volk kritisch sahen, wurde die DB durch gestiegene Fahrgastzahlen in der Einführung des neuen Systems bestätigt. Damit auch ja keine Routine beim Fahrgast aufkam, wechselte der Merkur im Sommer 1979 seine Zugnummern (jetzt IC 132/133) wieder einmal und endete nun in Karlsruhe. In diesen Zügen tauchten auch die brandneuen klimatisierten

Ab 1979 wieder mit zweiter Wagenklasse



Der bereits mit 2.-Kl.-Wagen bestückte IC 132 rollt im Dezember 1979 mit zwei 218.4 in Puttgarden von der Fähre.

Foto: L. Rotthowe

Großraumwagen der Gattung Bpm auf. Die Zeitschrift „Die Bundesbahn" schreibt dazu im Dezember 1979: „Der Großraumwagen wird - vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt durch einen klimatisierten Abteilwagen zweiter Klasse - im hochwertigen Verkehr die Sitzwagen der Bauart Bm 234 ablösen". Wer heute im Sommer in den zu IC-Wagen umlackierten ehemaligen Inter-Regio-Wagen schmort, wünscht dieser Meldung mehr Wahrheitsgehalt.

Im Eisenbahn-Jubiläumsjahr 1985 besann sich sich die DB der Merkur-Tradition und ließ den in Kopenhagen startenden IC 30 wieder in Frankfurt am Main enden. Die zweistellige Zugnummer kennzeichnet ihn als Europa-IC, eine Bezeichnung, die 1987 in das heute noch gebräuchliche EC geändert wurde. Auch wenn das Kursbuch das Kürzel EC mit europäischer Qualitätszug erklärt, so ist der Komfort eines Bm 234 keineswegs mit dem in den Luxuszügen der 50er- und 60er-Jahre vergleichbar. Dafür können sich mehr Fahrgäste die schnelle Beförderung leisten. Die Gründung der DB AG erlebte der traditionsreiche Name Merkur nicht mehr. Bereits im gesamtdeutschen Kursbuch 1991 war der Merkur nicht mehr enthalten. Ein Planet am Eisenbahnhimmel ist erloschen. Umsteigefrei von Hamburg nach Frankfurt geht es bis heute über Hannover im ICE. *Ludwig Rotthowe/yo*

D 336 Merkur
1. 2.
West

Hamburg-Altona (6.49)–Bremen–Münster–Hamm–Essen–Düsseldorf–**Köln**–Bonn (–Bingen)–Wiesbaden–Frankfurt (M) –Heidelberg–**Stuttgart** (16.58)

ϟ ** 145% 600 t, ab Osnabr 550 t, ab Ffm 400 t

▲ **ab Hmb-Altona u Frankfurt (M)**

Fr-So	ABm	15 +	Hmb-Altona	–Wiesbaden	337	337	Hmb	833	
Fr-So	Bnrz	15 +	"	"	"	"	"	"	
1)	BDm	14 +	"	–Stuttgart	"	"	Stg	3068	
	Bm	13	"	"	"	"	"	"	
	Bm	12	"	"	"	"	"	"	
	Am	11 +	"	"	"	"	"	"	
	Am	10	"	"	"	"	"	"	
	WR		"	"	"	"	"	"	
	Am	8	"	"	"	"	"	"	
	Bm	7	"	"	"	"	"	"	
	Bm	6	"	"	"	"	"	"	
	Bm	5	"	"	"	"	"	"	
a)	Bm	4 •	"	"	"	"	"	"	
W Sa	Am	3	"	–Frankfurt	"	542	Fjm	360	
b) 2)	ABm	134	"	–Osnabr (–Rotterdam) / (–Hengelo)	"	196	Hmb	629	1016 / 1019
b)	Bm	132	"	" (")	"	"	"	"	"

▼ **ab Wiesbaden**

a) Fr—Mo u. F
b) Sa, So nach Hengelo, sonst nach Rotterdam

¹) Abt 3 Frau u Kind, Abt 6 u 7 Kb, Abt 9 Dst
²) Abt 10 Dst ab Osn, Abt 11 Paß und Zoll Rheine—Oldenzaal

ab Hmb-Alt 13/15, ab Osn 12/13, ab Wiesb 10/12, ab Ffm 10/11

Foto: DB, Slg. Frickel

Zweiklassig zum Ersten: 1969/70 zog sich der Merkur für eine Fahrplanperiode in die Länge.



Foto: Universal Pictures

Hollywoodstar Matt Damon (hier in seinem aktuellen Film „Der gute Hirte“) gibt zum dritten Mal den Jason Bourne.



Reichlich Personal sorgte für den reibungslosen Ablauf.



So schnell wird aus Berlin-Lichtenberg Moskau!



Man trägt Warnweste – Auch die 150-köpfige Filmcrew!



Jason Bournes rettender Güterzug rollt herbei.

Der Zwickauer Traditionszug wirbt für Sibirien.



Hollywood war Ende Januar zu Gast in Berlin-Lichtenberg und es war noch nicht einmal Berlinale-Zeit.

Ultimativ

Rasante Spionage-Action mit spektakulären Stunts kennzeichnete die ersten beiden Bourne-Blockbuster, die weltweit mehr als 500 Millionen US-Dollar eingespielt haben und die als DVD in rund 15 Millionen Filmsammlungen stehen. Nach „Die Bourne Identität“ und „Die Bourne Verschwörung“ folgt nun der dritte Teil von Robert Ludlums Roman-Reihe um den Geheimagenten Jason Bourne mit dem Titel „The Bourne Ultimatum“. Und auch Teil drei soll die Zuschauer ab kommendem Herbst wieder in Scharen in die Kinos locken. Hauptdarsteller ist erneut der oscarprämierte Matt Damon, für den Jason Bourne längst zum Alter Ego wurde.

Die Dreharbeiten neigen sich dem Ende zu, doch zuvor lockt Berlin Matt Damon und eine rund 150 Mann starke Film-Crew in den letzten Januar-Tagen zu wichtigen Aufnahmen. Produziert wird der aufwendige Spionage-Thriller von Universal Pictures unter der Regie des Briten Paul Greengrass, der bereits für den zweiten Teil der Bourne-Trilogie verantwortlich war und kürzlich mit seinem Film „United 93“ für Aufsehen sorgte. Für die gesamte Planung und Umsetzung setzen die US-Amerikaner in Deutschland nun bereits zum zweiten Mal auf Studio Babelsberg Motion Pictures.

Geparkte Ladas und Wolga-Pkw, kyrillische Schriftzeichen auf Plakaten, Info-Tafeln, Papierkörben und sogar an den Toiletten verwandeln den Drehort Berlin-Lichtenberg in den Ort des Geschehens: Moskau, die russische Hauptstadt. Dort erreicht der angeschossene Jason Bourne zum Auftakt des Bourne Ultimatums humpelnd den Bahnhof. Während er auf dem Bahnsteig erscheint, fährt ein Personenzug ein. Nach dessen Halt steigt er ein, doch an Bord ist auch russische Miliz. Für Bourne zwingender Grund zur Flucht. Schnell verlässt er den Wagen auf der anderen Seite und rettet sich mühsam über die Gleise, bis er auf einen vorbeifahrenden Güterzug trifft, den er erklimmt.

Nicht nur die Requisiten sind täuschend echt auf Russisch getrimmt, auch der für Moskaus Winter typische Schnee darf nicht fehlen. Chemisch jedoch wird er im wärmsten Januar seit langem erzeugt und liegt auf Büschen und Wegen. Innerhalb der Gleisanlagen besteht er aus Zellulose, die sich schnell wieder abbaut und betrieblich keine Behinderung darstellt. Vor jedem neuen Dreh rollt die Schneemannschaft zum Einschneien mit einer funkferngesteuerten 362 über den Drehort. Nässe und stürmische Winde verwehen so manch leichte Flocke und verwandeln die Luft nach Moskauer Art.

Nach umfangreichen Recherchen durch das Studio Babelsberg und die Experten von AV-Medien des DB AG-Konzerns fiel die Wahl für das Eröffnungsbild des Films auf den Bahnhof Berlin-Lichtenberg. Die großzügigen Gleisanlagen

und das frühere EVDR-(Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn)-Gebäude als typischer Plattenbau an der Frankfurter Allee boten das Umfeld für die Szenen.

Damit der Betrieb in Berlin-Lichtenberg und der der dortigen DB-Regio-Werkstatt trotz der nächtlichen Dreharbeiten reibungslos weiterlaufen konnte, war ein ausgeklügelter Ablaufplan notwendig. Mit der Röbel-Müritzer-Eisenbahn (RME) orderte Studio Babelsberg einen regionalen Profi im Filmgeschäft als EVU. Denn mit „Duell – Enemy at the Gates" wie auch bei „Rennschwein Rudi Rüssel II" hatte die RME zusammen mit der DB AG bereits in der Vergangenheit Film-Dienstleistungen erbracht.

Die 1963 von LEW gebaute 109 030-7 (Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH) bespannte den aus Wagen des DB-Museums (Zwickauer Traditionszug) bestehenden Personenzug. Die alte E-Lok-Dame begeisterte Universal Pictures bei der Auswahl der Lokbaureihe, auch wenn sie für Experten nur wenig an eine echte russische Breitspurlok erinnert. Das Logo der russischen Staatsbahn RZD an Lok und Wagen sollte das Bild von Russland untermauern. Für den Güterzug stellte die RME eine „gealterte" V 60. Mit 14 Schüttgutwagen hatte dieser eine ordentliche Länge, wobei eine Bühne für den Aufstieg entsprechend präpariert war.

Neben Berlin wird der Film in Marokko, Spanien, Frankreich, Großbritannien und den USA gedreht. Manch Eisenbahnfreund wird sich beim Kinobesuch vielleicht an den Kunstschnee in Lichtenberg erinnern. *Volker Rößler/al*



Die Klappe des A-Kamerateams, eines von dreien.



Russischer Doppeladler auf Zwickauer Traditionszug.

Hier betritt Jason Bourne den Bahnhof Berlin-Lichtenberg.





Die Vorbereitungen fürs Drehen dauerten am längsten.



109 030 im russischen Look in sozialistischer Tradition.



Das Einschneien musste ständig wiederholt werden.



Auch der Untergrund wurde mit Plakaten russifiziert.



Das Klischee wurde kräftig bedient: Lada, Wolga und Co.

Nichts wurde übersehen: Kyrillisch bis ins kleinste Detail.



Fotos: Rößler



Foto: Kirsche

Die Stadtbahn von oben: Man erkennt Hackescher Markt (li.), Alexanderplatz und Jannowitzbrücke (re.o.).

Teil 2

Ab durch die Mitte

Trotz Zweiten Weltkriegs und jahrzehntelanger Teilung blieb die Stadtbahn die zentrale Verkehrsader in Berlin. Seit 1998 präsentiert sie sich im rekonstruierten Zustand.

Nach dem Machtantritt der Nazis wurden Planungen für die Umgestaltung Berlins zur „Welthauptstadt Germania" konkretisiert. Noch heute sichtbar sind neue Brücken über die Charlottenburger Chaussee (heute: Straße des 17. Juni) im Bereich des S-Bahnhofs Tiergarten, die die Breite der „Ost-West-Achse" berücksichtigten. Der Zweite Weltkrieg beendete weitere Bauten; mehr noch: Der 1934 begonnene Umbau des Bahnhofs Zoo konnte nicht vollendet werden. 1940 stellte man die Ar-

beiten ein. Jahrelang stand das Stahlgerippe nackt, erst 1956 wurde die Fernbahnhalle endlich verglast!

Alliierte Bomberangriffe und die vorrückenden Kampfhandlungen zwangen immer wieder zu Einschränkungen im S-Bahn-Betrieb. Im April 1945 war nicht nur das Ende für das „Dritte Reich“ gekommen: Vom 25. April bis 6. Juni 1945 kam der gesamte S-Bahn-Verkehr zum Erliegen. Obwohl die Stadtbahn vergleichsweise glimpflich davon kam, waren Stromversorungsanlagen zerstört, viele Wagen unbrauchbar, und nicht zuletzt sprengte die SS am 2. Mai den Nordsüd-Tunnel.

Bis November 1947 wurde der S-Bahn-Verkehr in Berlin weitgehend wiederhergestellt. Zerstörte Bahnhöfe wie Alexanderplatz wurden aufgeräumt. Doch zeigten sich bereits deutliche Differenzen unter den ehemaligen Kriegsverbündeten UdSSR sowie Großbritannien, Frankreich und USA. Die UdSSR verhängte 1948 eine einjährige Blockade über die Westsektoren – doch der S-Bahn- und Reiseverkehr blieb in Betrieb.

Viele Jahre blieb der neue Bahnhof Zoologischer Garten ohne Verglasung, wie die Aufnahme von 1955 zeigt.

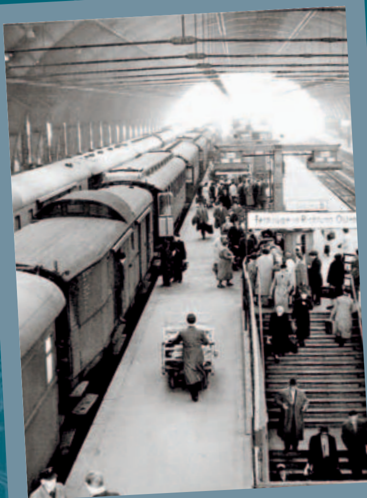


Gleichwohl wurden die Zeichen der Teilung sichtbar. Ab 1952 gab es Durchläuferzüge für DDR-Pendler, die in den Westsektoren nicht hielten. 1953 baute man im Bahnhof Friedrichstraße den Fernbahnsteig B für den S-Bahn-Verkehr um. Der Schlesische Bahnhof (seit Dezember 1950 Ostbahnhof) wurde der wichtigste und gar „Regierungsbahnhof“ in Ost-Berlin.

Am 13. August 1961 wurde die Teilung im Sinne des Wortes zementiert: Grenzanlagen wurden errichtet, die sich mitten durch Berlin zogen. Betroffen war auch der Stadtbahnviadukt zwischen Friedrichstraße und Lehrter Stadtbahn- →

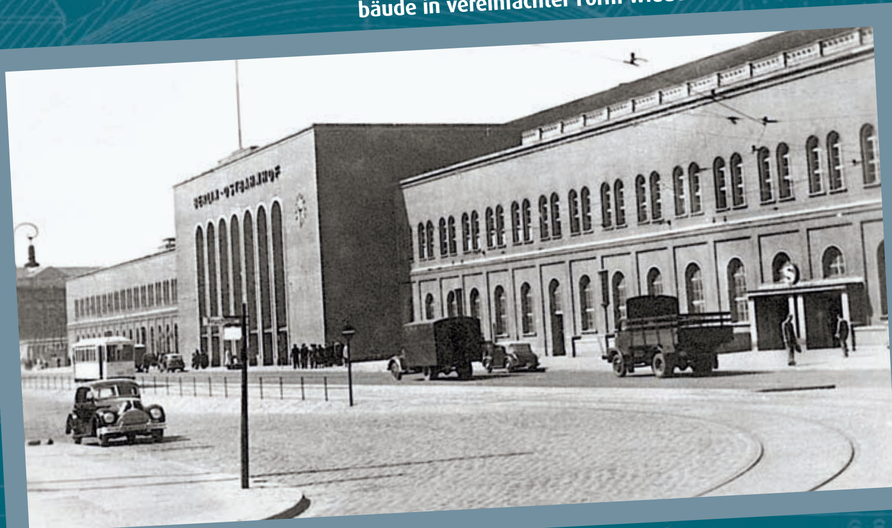


1957: Bahnhof Friedrichstraße mit ND-Zeitungsleuchtband und Agfa-Reklame (Orwo hieß es erst ab 1964).



Der Ostbahnhof hatte in den 1950er-Jahren die Hauptlast des Fernverkehrs in der DDR-Hauptstadt zu tragen.

Am Ostbahnhof (früher Schlesischer Bahnhof) entstand das Empfangsgebäude in vereinfachter Form wieder.



Fotos (4): Slg. Schumacher

Nach 28 Jahren Teilung wurde von 1994 bis 1998 endlich gründlich modernisiert

Foto: ZBDR/Kirsche

Sommer 1976 – die Hauptstadt der DDR mit S-Bahn, „S"-Symbol und dem Fernsehturm, aufgenommen in Marx-Engels-Platz.

Foto: Burkhard Wollny



Im August 1975 rollt eine 01.5 mit D-Zug von Friedrichstraße dem Lehrter Stadtbahnhof entgegen, davor die Grenzanlagen.

hof und der Bahnhof Friedrichstraße selbst. Dieser wurde so umgebaut, dass die von Osten kommenden S-Bahn-Züge am Stadtbahnsteig endeten. Die von Westen kommenden S-Bahnen endeten am Bahnsteig B. Es gab für Überführungen eine Gleisverbindung. Außerdem blieben der Fernbahnteil sowie der Nordsüd-Bahnsteig für West-Berliner zugänglich. Nach den deutsch-deutschen Verträgen Anfang der 1970er-Jahre wurden wesentlich erweiterte Grenzkontroll- und Abfertigungsräume geschaffen. Noch heute steht der „Tränenpalast"nördlich des Bahnhofs.

Neben den S-Bahn-Zügen fuhren auch die sogenannten Transit-Züge über die Stadtbahn. Sie wurden im Ostbahnhof eingesetzt, hielten in Friedrichstraße und Zoo und verließen über Wannsee oder Spandau die geteilte Stadt in Richtung Westen.

1964 erhielt Alexanderplatz endlich einen modernisierten Stadtbahnhof, und von 1972 bis 1975 baute man in Charlottenburg ein neues Empfangsgebäude. Doch eine gründliche Sanierung der Stadtbahntrasse wurde immer dringlicher. Für die Mitte der 1970er-Jahre fasste die DR eine solche ins Auge. Aber fehlende Finanzmittel sowie veränderte Prioritäten wie die umfassende Streckenelektrifizierung ließen immer nur die nötigsten Arbeiten zu.

Immer wieder war die S-Bahn in West-Berlin Zankapfel zwischen der betriebsführenden DR, dem Senat und den Alliierten. Die Spannung eskalierte, als die DR ab 1980 nur noch drei Strecken aufrecht erhalten wollte, darunter die Stadtbahnstrecke von Friedrichstraße nach Wannsee, und es zu Streiks und anschließenden Entlassungen kam. Erst Ende 1983 einigten sich Senat und DR, und ab 9. Januar 1984 übernahm die BVG den S-Bahn-Betrieb unter anderem von Friedrichstraße nach Charlottenburg.

Der 9. November 1989 läutete auch für die Stadtbahnstrecke das Ende von 28 Jahren Trennung ein. Nicht nur die – immer noch in Friedrichstra-

Im Juni 1990 wurde der Bahnhof Friedrichstraße umgebaut, und ab 2. Juli fuhr die S-Bahn wieder durch.



Foto: V. Emersleben



Entlang der Stadtbahn spielt sich das Leben in der City ab! Der im Zentrum gelegene S-Bf Hackescher Markt...



...ist Schnittpunkt mit der Straßenbahn und präsentiert sich wieder in vorbildlich hergerichtetem Zustand.

ße getrennten – S-Bahnen, auch viele zusätzliche Fernzüge brachten die Stadtbahn-Gleise in den kommenden Wochen an die Kapazitätsgrenze. Immerhin wurde daran gearbeitet, dass ab 2. Juli 1990 die S-Bahn-Züge wieder durch den Bahnhof Friedrichstraße fahren konnten, wobei DR und BVG jeweils durchlaufende Garnituren stellten.

Eine neue Ära begann, als im September 1993 erstmals der ICE den Bahnhof Zoo erreichte. Und endlich begann 1994 die Generalsanierung und Modernisierung der Stadtbahn-Trasse, die erste seit den 1920er-Jahren! Für knapp vier Jahre kam der Fernverkehr zwischen Zoo und Ostbahnhof zum Erliegen. Die S-Bahn-Züge jedoch fuhren, auch wenn man sie zeitweise auf die Fernbahngleise verschwenken musste. Der gesamte Viaduktbau wurde entkernt, verstärkt und teilweise durch Neubauten ersetzt. Alexanderplatz und Friedrichstraße wurden komplett erneuert, am Ostbahnhof entstand der gesamte westliche Bahnhofskopf samt Gleisfeldern mit Bahnsteigen für ICE-Längen neu. Die Ferngleise wurden zudem elektrifiziert, und bis auf wenige Abschnitte wurde die Feste Fahrbahn eingebaut.

Seit ihrer Wiederinbetriebnahme 1998, vor allem seit der Eröffnung der neuen Bahnanlagen im vergangenen Jahr wurde die Stadtbahn wieder zur Schlagader Berlins – 125 Jahre jung. *Henning Bösherz*

1994: Der „Hungaria“ mit zwei 218 eilt in Richtung Ostbahnhof. Die Ferngleise erhalten jetzt Stromschienen.



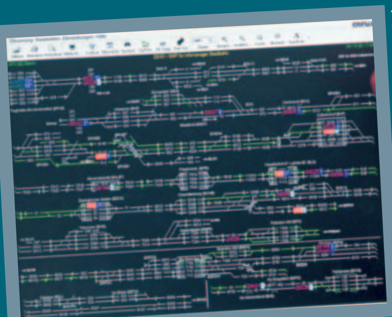


Foto: Bodo Schulz

Mittels dieser Übersichtsmonitore können die Aufsichten den Betrieb auf den Stadtbahngleisen im Detail verfolgen.



Fotos (4): V. Emersleben

Das westliche Gleisfeld vom Ostbahnhof wurde komplett neu errichtet und erhielt erheblich längere Bahnsteige.



Deutlich ist die Wirkung der Weichenheizung zu erkennen, auf die es vor allem zwischen Zunge und Stockschiene ankommt.

Erinnern Sie sich noch an den vergangenen Winter? Angesichts des diesjährigen Schneemangels mag man kaum glauben, dass wir 2006 im Schnee versanken.

Wohlige Wärme

Der Winter 2005/6 wird wegen seiner enormen Schneemengen genauso in Erinnerung bleiben wie der diesjährige wegen seiner zumindest bisher viel zu milden Temperaturen. Während letztes Jahr Hallendächer unter den Schneelasten zusammenbrachen, blühen Ende Januar 2007 die Gänseblümchen.

Die Wintersaison 2005/6 kulminierte in Süddeutschland und der Zentralschweiz am 4. und 5. März. Eine seltene Wetterkonstellation verschaffte dem Schweizer Mittelland eine außergewöhnliche Menge Neuschnee: An der Messstelle Zürich wurde innerhalb von 24 Stunden ein Neuschneezuwachs von 54 Zentimetern erreicht, ein Rekord seit Beginn der Messungen im Jahre 1931!

Als ich an meinem freien Sonntagmorgen am 5. März erwachte, lag Winterthur unter einer dicken Schneedecke. Der Verkehr auf der Straße war mehr oder weniger zusammengebrochen, die Schneefälle hatten aber praktisch aufgehört. Während des Frühstücks kippte im Garten ein älterer Obstbaum samt seinem Wurzelstock mit einem dumpfen Geräusch unter der Last des Schnees um.

Da ich als Fahrdienstleiter im Zentralstellwerk in Winterthur arbeite, interessierte mich natürlich, wie die SBB diese Situation bewältigten. Ein Blick in „Züge Online“ im Internet zeigte mir, dass der Zugverkehr wider Erwarten relativ pünktlich rollte, und ich somit meine Kollegen nicht unterstützen musste. Ich konnte also ruhig mit meiner Kamera zu einem Spaziergang Richtung Bahnhof aufbrechen, um die sehr spezielle Stimmung einzufangen. Im Güterbahnhof war von Gleisen nichts mehr zu sehen, nur die Weichenlaternen und die Handstellböcke schauten aus der weißen Pracht. Als ich den mitgebrachten Zollstock bis zum Boden einsteckte, maß ich genau 41 Zentimeter! Im Personenbahnhof fuhren die Züge fast wie gewohnt ein und aus, nur waren sie heute beinahe nicht zu hören.

Die Eisenbahn hat bei solchen Verhältnissen den großen Vorteil, dass im Grunde auch eine geschlossene Schneedecke auf den Schienen ein relativ geringes Problem ist. Die Fahrzeuge finden ihren Weg, auch wenn er nicht mehr zu sehen ist. Das Problem beginnt bei der ersten Weiche! So verhindert schon ein Millimeter festgepresster Schnee zwischen der Stockschiene (durchgehende, äußere Schiene) und der Weichenzunge, dass die Weiche

beim Umstellen ihre Endlage erreicht. Dann können keine Fahrstraßen mehr eingestellt werden und Signale bleiben auf Rot. Damit bei Schneefall der Betrieb weiterläuft, werden Weichen beheizt, bei den SBB in der Regel elektrisch mit aus dem Fahrleitungsnetz heruntertransformiertem Strom, es gibt aber auch gasbeheizte Weichen.

Der heutige dichte Zugverkehr, rationalisiert und mit wenig oder keinem Personal in der Fläche wäre im Winter ohne funktionierende Weichenheizungen unvorstellbar. Der Knoten Winterthur, Tor zur Ostschweiz, mit täglich etwa 1300 Zugein- und -ausfahrten, hat über 100 geheizte Weichen, in Oberwinterthur mit der großen Unterhaltsanlage für S-Bahnzüge sind es noch einmal etwa so viele.

Auf einspurigen Strecken sind in der Regel die für Kreuzungen nötigen Weichen beheizt, auf Doppelspurstrecken die wichtigsten Spurwechselweichen. Bei Niederschlag und entsprechend tiefen Temperaturen schaltet ein so genannter Schneefühler die Heizung automatisch ein, sie kann natürlich auch manuell eingeschaltet werden, weil der Fühler Flugschnee nicht erkennen kann.

Wärme hilft Mensch und Weiche

Es kann durchaus auch vorkommen, dass eine geheizte Weiche sich plötzlich nicht mehr umstellen lässt. Dann ist meist ein Eis- oder Schneeklumpen von einem darüberfahrenden Zug zwischen Zunge und Stockschiene gefallen und Mitarbeiter müssen mit dem Besen losgeschickt werden. So war es auch am 5. März. Meistens hat die Heizung das Problem bis zum Eintreffen des Besentrupps erledigt und der Schneeklumpen ist geschmolzen.

Es gibt aber in Winterthur in einigen Nebengleisen und im Güterbahnhof diverse nicht an das Zentralstellwerk angeschlossene, vor Ort und von Hand zu bedienende Weichen, die auch keine Heizung haben. Dort ist dann die Arbeit mit Besen und Schaufel gefragt. Ein Sicherheitswärter ist dafür verantwortlich, dass die Arbeiter rechtzeitig vor den kaum zu hörenden Zügen oder Rangierbewegungen gewarnt werden. Müsste ausnahmsweise ein einzelner Mitarbeiter eine Weiche vom Schnee befreien, wäre eine Gleissperrung zwingend erforderlich.

An diesem Morgen waren die Lokführer mit einem weiteren Problem konfrontiert: Die Sicht auf die Signale, genauer die Erkennung des Fahrbegriffs, war wegen teilweise zugeschneiten Signallinsen erschwert. Reichlich Schnee auf dem kleinen (Sonnen-)Schutzdach über jeder Linse verdeckte das darüberliegende Signallicht größtenteils.

Bei einzelnen Triebfahrzeugen, die über Nacht in der so genannten Parkstellung mit gehobenem Stromabnehmer abgestellt waren, hatte der schwere Schnee diesen heruntergedrückt und sie konnten nicht mehr eingeschaltet werden, was dann am Montagmorgen zu einzelnen Zugausfällen und vor allem zahlreichen Umdispositionen führte.

Mein Fazit nach dem Rundgang lautete: Der Zugverkehr in Winterthur war trotz der Schneemassen beinahe pünktlich wie gewohnt. Dies sicher auch dank der vielen Weichenheizungen. *Georg Trüb/al*



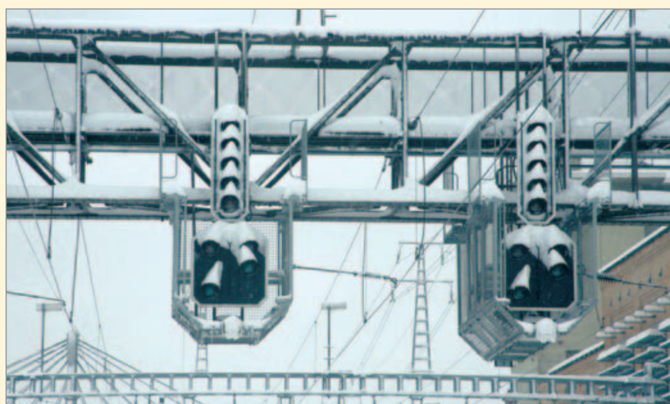
Auf dem großen Areal des Bahnhofs Winterthur werden die Einsatztrupps teilweise mit einem Traktor zur Schneeräumung gebracht und abgeholt.



Das enorme Schallabsorptionsvermögen einer dicken Schneedecke macht die aufmerksamste Kontrolle des Zugverkehrs zur Lebensversicherung.



Die eingeschneite, 61-jährige ehemalige Re 4/4I 10009, jetzt Re 416 626, hatte zwei Tage zuvor ihre Probefahrt nach der Wiederinbetriebnahme.



Rate mal den Fahrbegriff: Die Schneekegel vor den Lampen machen es den Lokführern an diesem Morgen in Winterthur nicht leichter.

Fotos: G. Trüb

Etwas nackt wirkt die Front ohne Puffer dieses japanischen Triebzuges. Dafür trägt er eine nichtaufkletternde, längssteif ergänzte Klauenkupplung gemäß AAR–Norm H.

Der heutige Bahnbetrieb wäre einfacher, hätten sich die UIC-Bahnverwaltungen vor mehr als 30 Jahren für die Einführung der Mittelpufferkupplung entschieden.

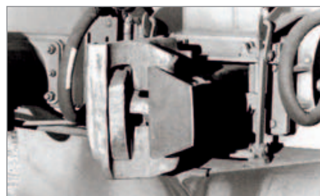
Die automatische Mitte

Teil 1

Die sowjetischen und die meisten außereuropäischen Bahnen rüsten ihren Fahrzeugpark seit vielen Jahrzehnten bereits mit automatischen Mittelpufferkupplungen aus. In Mitteleuropa hatte man die aufwendige Umstellung geplant, aber nie gewagt.

Das in hiesigen Breiten verbreitete UIC-System getrennter Zug- und Stoßvorrichtungen mit den unter Vorspannung der angezogenen Schraubenkupplung gehaltenen Seitenpuffern bringt fahrdynamische Vorteile, fordert aber auch hohen Personalaufwand, ist unfallträchtig, verhindert eine weitgehende Rationalisierung und Automatisierung beim Bilden und Zerlegen von (Güter-)Zügen und begrenzt durch die beschränkte Zugfestigkeit die Anhängelasten auf Rampen.

Die Einführung der 1969 bereits fertig entwickelten, mit der russischen SA-3 kompatiblen gesamteuropäischen Automatikkupplung AK 69e scheiterte auf der Zielgeraden am politischen Querschuss aus Paris. Ein erneuter Anlauf ist inzwischen nicht mehr zu erwarten. In Börsenbahn- und Open-Access-Zeiten spielt die Kupplungsfrage keine so große Rolle mehr: Ganzzüge und KLV (Kombinierter Ladungsverkehr) mit Vertikalumschlag dominieren, der Einzel-Wagenladungsverkehr ist längst ein Auslaufmodell. Im Reisezugbetrieb setzt man zunehmend auf Trieb- und Wendezüge, bei denen sich vielfach die Scharfenbergkupplung als neuer Standard durchsetzt.



Die russische SA-3 besteht aus wartungsfreien, unbearbeiteten Gussteilen: Blick in das aufnahmebereite Maul mit Fallkeil und Klinkensperre.





Kuppeln mit Krawatte: Die kuppelbereite Offenstellung der Klauenkupplung lässt sich von der Seite her mit dem Drehgestänge herbeiführen.

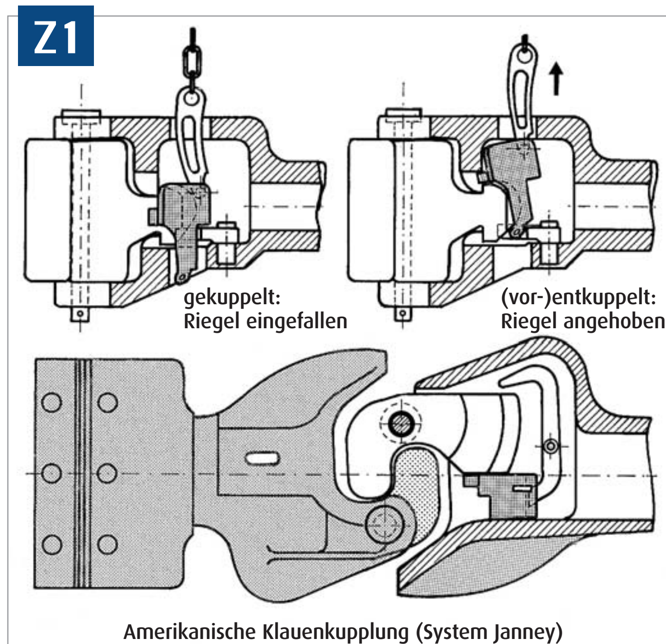
Ausgeschlagene US-Güterwagen-Klauenkupplungen mit viel Längsspiel führen im Zuglauf verstärkt zu Zerrungen und Auflaufvorgängen.

Eine alleinstehende Mittelpufferkupplung muss, abgesehen von ihrer ziehenden Funktion, auch die volle Druckkraft der auflaufenden Garnitur übernehmen, die ansonsten über die Ringfedern der Seitenpuffer abgebaut würde. Die zentrische Einleitung aller Kräfte stellt an die Konstruktion der Untergestelle andere Anforderungen als die Schraubenkupplung in Verbindung mit Seitenpuffern.

Starr sich verbindende Mittelpufferkupplungen (Scharfenberg, Compact, AAR-H, +GF+, Schwab) werden bei Triebzügen zum Anbau elektrischer Kontaktreihen und dicht schließender Druckluftverbindungen genutzt. Die elektrische Heizleitung der Vollbahn (Zugsammelschiene) bleibt von einer automatischen Kontaktverbindung über einen Kuppelapparat aber grundsätzlich ausgeschlossen. Sie muss nach RIC für 4200 V Dauerspannung betriebs- und berührungssicher isoliert sein und andererseits einen Strom von 800 Ampere führen können.

Die amerikanische Klauenkupplung („knuckle coupler") geht auf Patente von Eli H. Janney aus den Jahren 1873 bis 1882 zurück. Sie wurde in den USA zwischen 1895 und 1899 als Ersatz für die bis dahin verwendete unfallträchtige Mittelpuffer-Trichterkupplung eingeführt, bei der das Kuppeleisen und die Fallbolzen von Hand eingesteckt werden mussten („link and pin coupler"). Die amerikanische Janney-Kupplung fand später Eingang auch in Japan (1925), China, Südostasien, Australien und Südafrika. Als „Atlas-Kupplung" findet man sie (abgesehen von chinesischen Waggons bei der albanischen HSH) auch in Europa, so wurden etwa 500 belgische SNCB-Nahverkehrstriebzüge der Typen AM 50 bis 79 damit bestückt.

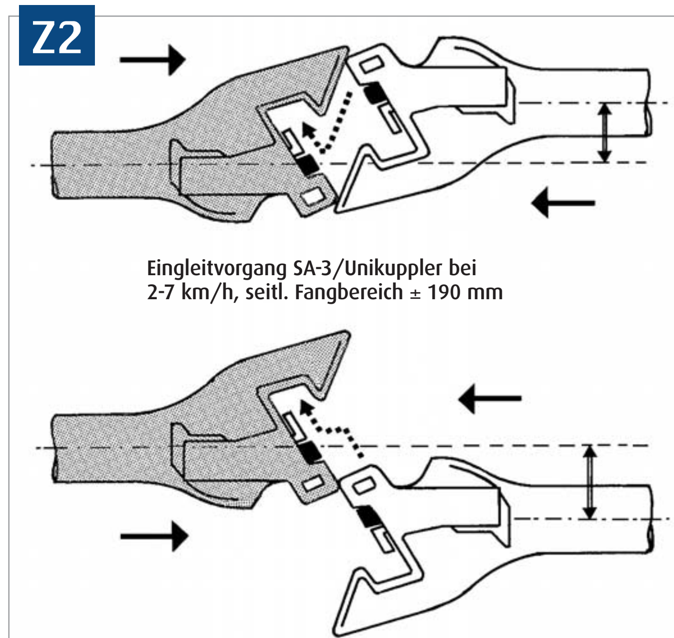
Im auskragenden Frontteil eines Stahlgussgehäuses ist eine massive Klaue drehbar um eine senkrechte Achse gelagert. Sobald sich die zuvor offenstehende Klaue mit einer auflaufenden Gegenkupplung verhakt, fällt ein massiver Riegel in den durch die Drehung entstandenen Freiraum ein und blockiert die gekuppelte Stellung. Dieser Riegel lässt sich über Betätigungsgestänge und Kettenzug herausheben, wobei er sich in der Anhubstellung verklinkt und dem Drehen der Klaue nicht mehr im Weg steht: Das Prinzip der Vorentkupplung ist somit also keine Erfindung für die Modellbahn, sondern steht im Janney-Patent.



Amerikanische Klauenkupplung (System Janney)

Sowohl zum Kuppeln als auch zum Entkuppeln braucht stets nur einer der beiden beteiligten Kupplungsköpfe betätigt zu werden. Die Bremsluftschläuche und allfällige Elektroleitungen müssen nach dem Kuppelvorgang erst noch von Hand verbunden werden. Die Janney-Kupplung, normiert als AAR (Association of American Railroads) Typ E, weist mangels Formschlusses ein unvermeidliches Längsspiel auf, das sich bei langen Zügen zu starken Zerrungen und Stößen summieren kann. Der geringe seitliche Greifbereich der Klauenkupplung bestimmte die typische US-Wagenbauform: Sie eignet sich primär für Drehgestellwagen mit geringem Endüberhang.

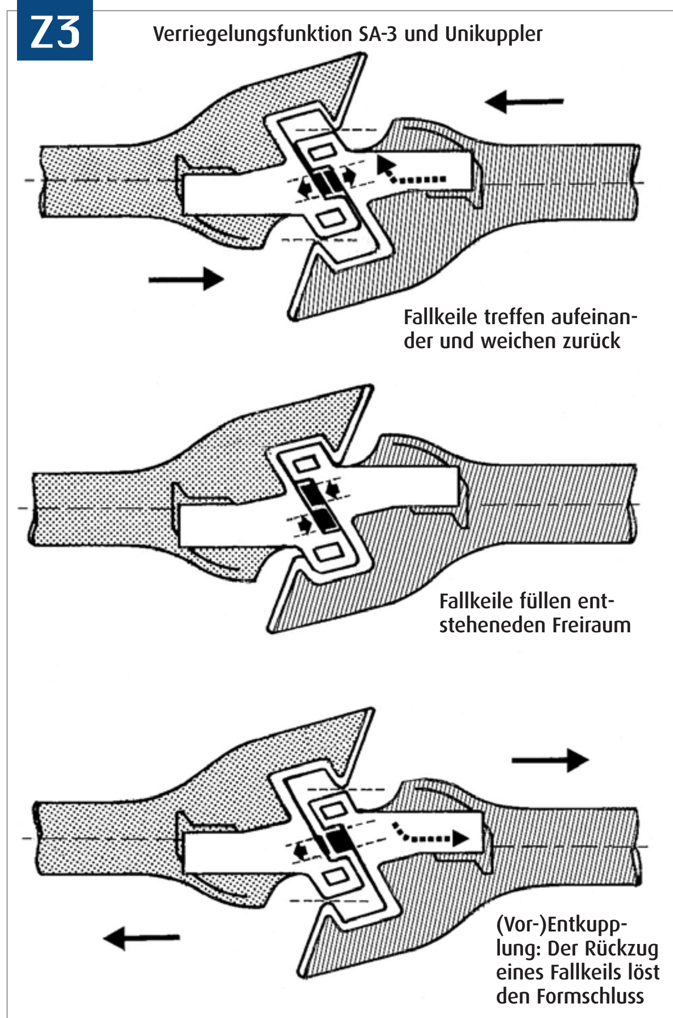
Die sich hintergreifenden Klauen gleiten bei Gleisun- →



Eingleitvorgang SA-3/Unikuppler bei 2-7 km/h, seitl. Fangbereich ± 190 mm

ebenheiten oder Fahrzeugschwingungen ungehindert vertikal aneinander. Bei schweren Aufstößen kommt es mitunter zum Aufklettern, das heißt, eine Kupplung bohrt sich wie ein Rammbock in die Front des Gegenfahrzeugs. Auch deswegen weisen US-Loks schützende Vorbauten vor den Führerständen auf, oder es sind zumindest über dem Kupplungsbereich massive Abweiser montiert. Die AAR-Mittelpufferkupplung liegt um 170 Millimeter tiefer als die europäischen UIC-Puffer beziehungsweise die russische AK (SA-3).

Ohio Brass Co. ergänzte die normale AAR-Klauenkupplung durch zusätzliche, seitlich angefügte Starrmachungsflächen (dreieckiges Horn links, Aufnahmetasche rechts) zu einer formschlüssigen Deichselkupplung mit geringem Längsspiel. Dieser nicht aufkletternde „antitelescoping tightlock coupler" wurde 1951 als kompatible AAR-Kupplung „Typ H" für Reisezüge eingeführt. Ihre starre Verbindung erlaubte nun die selbsttätige Mitkupplung von Druckluft- und E-Leitungen, andererseits erfordert sie eine bewegliche Aufhängung mittels eines Kreuzgelenks. Solche AAR-Kupelapparate des Typs H erhielten auch die 2001 in Kassel ähnlich der BR 101 gebauten Loks ALP 46 für New Jersey Transit.



Verriegelungsfunktion SA-3 und Unikuppler

Fallkeile treffen aufeinander und weichen zurück

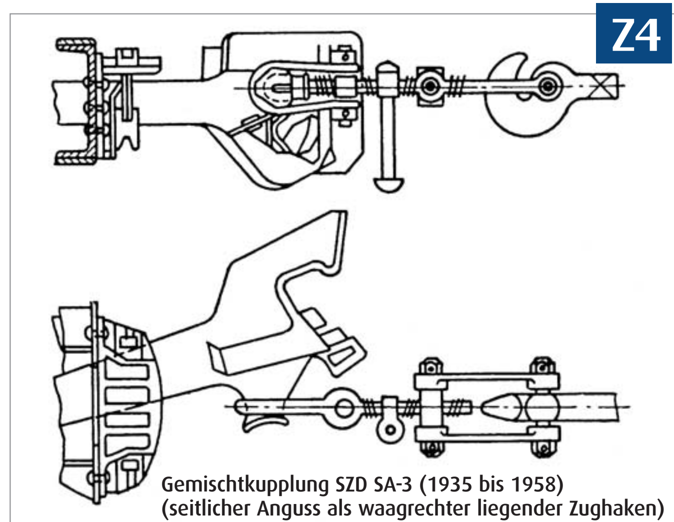
Fallkeile füllen entsteheneden Freiraum

(Vor-)Entkupplung: Der Rückzug eines Fallkeils löst den Formschluss

Die Sowjetunion beschloss 1931, das Rollmaterial der SZD künftig mit der automatischen Mittelpufferkupplung SA-3 (Sowjetskaja Awtozepka = sowjetische AK, 3. Variante) auszurüsten. Ab 1935 wurden alle Neubauwagen mit SA-3 ausgeliefert, die Umrüstung des vorhandenen Wagenparks zog sich bis 1957 hin. Die Seitenpuffer wurden bis 1958 beibehalten, so dass eine Gemischtkupplung der SA-3 mit der alten Schraubenkupplung möglich war. Der Stahlkörper der SA-3 erhielt einen seitlichen Anguss, der zu diesem Zweck wie ein waagrecht liegender Kuppelhaken genutzt werden konnte. Die wegschwenkende AK erlaubte dem Kuppler nur, von rechts zwischen die Puffer zu treten.

Das Patent der SA-3 nennt drei russische Konstrukteure (I. N. Nowikow, G. Golowanow, W. F. Jegortschenko), wiewohl es sich um die Übernahme des Willison-Prinzips aus dem angelsächsischen Raum handelte. Beim Zusammentreffen zentrieren sich zwei geeignet geformte Kupplungsköpfe mit einem seitlichen Fangbereich von ±20 Zentimetern und gleiten an Schrägflächen so quer ineinander, dass sich jeweils ein „Eckzahn" im „Maul" der Gegenkupplung verhakt. Zwei massive Riegel, einer aus jedem Kupplungskopf, fallen in einen entstehenden Hohlraum nebeneinander und hindern nun die Köpfe daran, sich retour auszufädeln.

Die relevanten Gleitflächen stehen 60 Grad zur Gleisachse,



Gemischtkupplung SZD SA-3 (1935 bis 1958) (seitlicher Anguss als waagrechter liegender Zughaken)


Foto: Jan I. Thoresen/Slg. Petrovitsch

Russischer Messwagen mit Mittelpufferkupplung SA-3 und Seitenpuffern auf Gasteinsatz in Finnland, Helsinki, August 1984.



Fotos (5): Petrovitsch

Mit ausgemusterten belgischen AM 54 kam die amerikanische Klauenkupplung zu italienischen Privatbahnen: ATCM ALe 072, ex SNCB.

Zentrierung und Formschluss erfordern eine Aufprallgeschwindigkeit von mindestens ein bis zwei km/h. Ein Tasthebel erkennt die Anwesenheit der Gegenkupplung und verklinkt den Riegel. Die Sperre kann nur mehr durch das Drehen der Entkupplungswelle aufgehoben werden. Als Freigabe zur Entkupplung genügt es, den Riegel eines Kopfes zurückzuziehen. Die Gegenkupplung gleitet dann beim Auseinanderfahren der Fahrzeuge aus dem Formschluss, auch ein Schieben mit Vorentkupplung ist möglich. In der vertikalen Richtung entsteht keine starre Kupplungsverbindung.

Teil 2 widmet sich der verhinderten europäischen Uni- und der Scharfenbergkupplung. *H. Petrovitsch/al*


Foto: V. Emersleben

Ankunft der Inselbahn am Westanleger: Gemeinsam mit dem Schiff bilden die Züge eine Beförderungskette. Für Fernreisende schließt sich dann der „Tidebus" nach Sande an.


Foto: W. Güttler

699 101-2, Baujahr 1933, kam 1981 von der Inselbahn Spiekeroog; hier am neuen Leuchtturm.

Fahrplan nach Ebbe und Flut

Es gibt nur wenige Gebiete in Deutschland, die nicht mit dem Kraftwagen, aber mit der Eisenbahn erschlossen sind. Dazu gehört das Nordseebad auf der Insel Wangerooge.

Auf der Nordsee-Insel Wangerooge, der östlichsten bewohnten Insel der ostfriesischen Inselgruppe, gibt es ein Schmalspur-Unikum, das in mancherlei Hinsicht eine Besonderheit unter den Schmalspurbahnen in Deutschland ist. Das beginnt schon mit dem Fahrplan, denn die von Harlesiel auf dem Festland kommende Fähre und die Inselbahn werden als eine Strecke aufgefasst. Das heißt: Man kann nur die Abfahrt des Schiffes ab dem Festland oder die Abfahrt des Zuges ab Inselbahnhof ablesen; Zeiten für den Kai gibt es nicht. Die Abfahrtszeiten ändern sich täglich, weil die Fährschiffe wegen der geringen Meerestiefe nur bei Flut verkehren können. Nach Harlesiel wiederum kommt man am besten mit dem Tidebus. Er startet in Sande kurz vor Wilhelmshaven.

Die Insel Wangerooge hat eine Ausdehnung von etwa acht Kilometern in West-Ost-Richtung und ist maximal zwei Kilometer breit. Verlässt man am Kai im Westen der Insel die Fähre, gelangt man mit wenigen Schritten zu den Wagen



Foto: W. Güttler



Im Sommer 1964 zeigte sich so das schmucke Empfangsgebäude zur Straßenseite. Heute beherbergt es das Touristikzentrum der Insel.

Foto: V. Emersleben



Für die Versorgung mit Gütern aller Art kommen ebenso wie für die Entsorgung zum Festland Rollcontainer auf den Flachwagen zum Einsatz.

der Inselbahn. Sie verbindet den so genannten Westanleger mit dem reichlich vier Kilometer entfernten Inselbahnhof in der Ortsmitte des Nordseebades Wangerooge. Betrieben werden Fähre und Bahn von der Schiffahrt und Inselbahn Wangerooge, einer Filiale der DB Autozug GmbH.

Die heutige Strecke vom Westanleger zum Inselbahnhof wird bis auf wenige hundert Meter unmittelbar im Ort außerhalb der Schutzdeiche geführt. Dieses Gelände ist Vogelschutzgebiet und darf aus Naturschutzgründen nicht betreten werden.

Während der Flut reicht die Nordsee bis dicht an die Gleise heran; an der Westlagune führen die Gleise mittels mehrerer kurzer Brücken über zahlreiche Arme des Wattenmeeres. Bei Sturm kann es schon mal vorkommen, dass die Gleise überflutet werden.

Außer dieser Verbindung existiert noch eine Zweigbahn, mit der man vom Inselbahnhof kommend nach etwa drei Kilometern den nordwestlichen Teil der Insel erreichen kann. Hier gibt es mehrere Urlaubseinrichtungen. Am bekanntesten und markantesten ist die Jugendherberge im 56 Meter hohen Westturm, dem Wahrzeichen der Insel.

Im Jahre 1890 wurde die Inselbahn in Betrieb genommen, allerdings nicht auf der heutigen Trasse, sondern zwischen dem Ort in der Inselmitte und dem damaligen Ostanleger.

Für den Bau war nicht ausschließlich der Bäderverkehr ausschlaggebend. Es spielten auch handfeste militärische Interessen eine Rolle, denn Wangerooge besaß eine strategisch exponierte Lage. Nur wenige Kilometer nördlich führen nämlich drei wichtige Wasserstraßen vorbei: Der Elbe-, →

Foto: F. Spranger

Ein Zug passiert die Westlagune bei Flut. Im Hintergrund ist der Westturm zu sehen, das Wahrzeichen von Wangerooge.


Foto: V. Emersleben


Foto: F. Spranger

Fast die gesamte Strecke verläuft außerhalb der Deiche und teilweise durch Vogelschutzgebiet. Erst wenige hundert Meter vor dem...

...Inselbahnhof führt die Strecke durch den Deich in den flutgeschützten Ort. Der Durchlass wird bei drohender Sturmflut geschlossen.

der Weser- und der Jade-Schifffahrtsweg.

Um die weitere Entwicklung der Bahn zu verstehen, muss man sich mit einem Phänomen der ostfriesischen Inseln vertraut machen: Sie wandern ständig ostwärts. Durch Meeresströmung und Westwinde wird der Sand im Westen der Insel weggespült und östlich wieder angelagert. Das führte zu Problemen bei der Unterhaltung des Ostanlegers.

Als im Hinblick auf den Ersten Weltkrieg zum Transport schwerer Geschütze größere Schiffe erforderlich wurden, entschloss man sich, nicht am Ostanleger tiefer zu baggern, sondern im Westen einen neuen und leistungsfähigeren Anleger zu bauen. Diesen nannte der Volksmund „Kanonenanleger". Und 1912 wurde schließlich die heutige Eisenbahntrasse vom Inselbahnhof zum neuen Westanleger gebaut.

Im Zweiten Weltkrieg flogen regelmäßig englische und amerikanische Bomberverbände über Wangerooge in das Reichsgebiet ein. Der letzte große Luftangriff der Alliierten galt am 25. April der Insel Wangerooge. Dabei wurden nicht nur die Bunker und Flak-Stellungen im Osten, sondern auch 80 Prozent der Häuser im Nordseebad zerstört. Während der Ort wiederaufgebaut wurde, überließ man in den östlichen Dünen die Trümmer der Militäranlagen der Natur. Der Ostanleger wurde schließlich 1957 aufgegeben.

Durch Deiche und das Wattenmeer fährt die Inselbahn

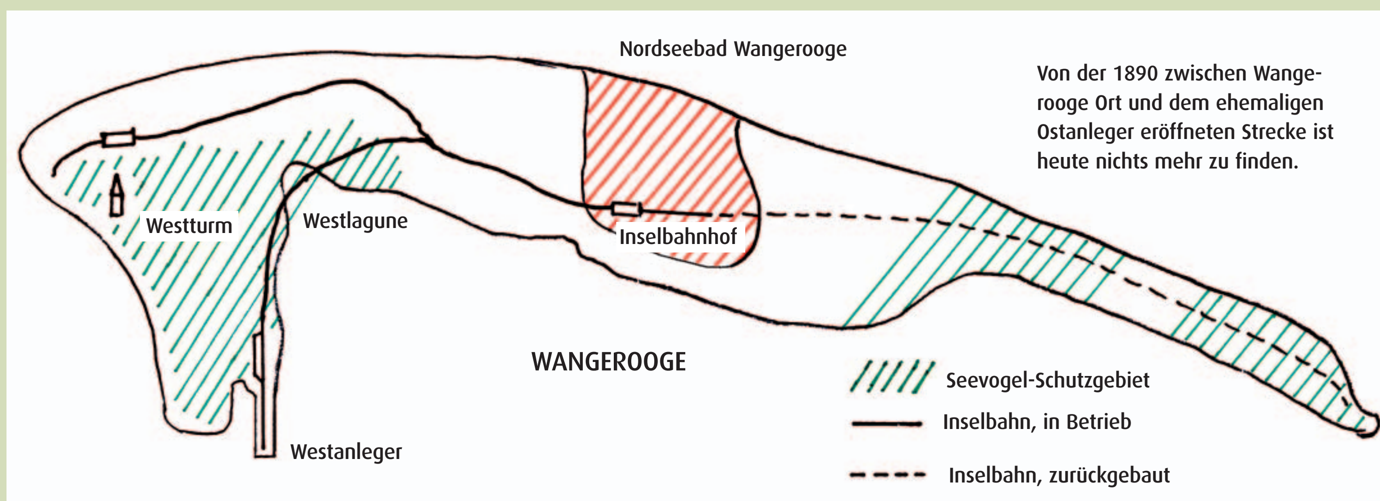
Heute ist weder vom einstigen Kai noch von der Bahn dorthin etwas zu erkennen; der Ostteil Wangerooges ist komplett unbewohnt.

Noch immer ist das Verkehrsaufkommen der Inselbahn beträchtlich, denn es gibt keine Konkurrenz durch Kraftfahrzeuge! Ein Reisezug besteht regulär aus neun oder zehn Wagen. Unmittelbar hinter der Diesellok sind drei Flachwagen eingestellt. Sie nehmen Container auf, in die bereits auf dem Festland das Reisegepäck geladen wird. Am Kai werden die Container vom Schiff auf die Flachwagen umgeladen. Es folgt ein Gepäckwagen, der besonders von Reisenden mit Fahrrad genutzt wird. Schließlich bieten fünf Personenwagen mit je neun Abteilen knapp 400 Fahrgästen einen Platz. Ein zweiter Zug gleicher Zusammenstellung steht in Bereitschaft, um als Vor- oder Nachzug bei großem Aufkommen eingesetzt zu werden. Über die Zweigbahn zum Westturm fahren kurze Züge nach Bedarf. Sie bestehen in der Regel aus einer Lok und zwei Personenwagen.

Rollcontainer dienen übrigens auch dem Güterverkehr: Alle Versorgungsgüter werden mit dem Schiff angeliefert und über die Inselbahn zum Ort gefahren. Im Inselbahnhof gibt es einen Güterboden. In der Gegenrichtung sind es vor allem Müllcontainer, die die Insel in Richtung Festland verlassen; die Abfallwirtschaft besitzt etwas außerhalb des Ortes ein eigenes Anschlussgleis.

Sehenswert ist das Empfangsgebäude im Inselhauptort. Der Jugendstilbau von 1906 wurde 2003 umfassend restauriert und modernisiert. Heute empfängt ein gemeinsames Service-Center von Kurverwaltung, Verkehrsverein und Bahn die Urlauber, und selbst Strandkörbe können hier gemietet werden.

Friedrich Spranger/hb



Zeichnung: F. Spranger



Traum in Schwarz und Weiß

Christian Lüber: Dampfbetrieb am Brünig und Brienzer Rothorn. AS-Verlag, Zürich 2007. ISBN 978-3-909111-29-7, 160 Seiten, 146 Abbildungen; CHF 88.–/EUR 54,80.

■ Der achte Band der Reihe Bahnromantik des AS-Verlages führt in die Zentralschweiz zum Brünig-Pass und zum Brienzer Rothorn. Zwei Schmalspurzahnradbahnen prägen die Region rund um Brienz, zwischen Interlaken und Luzern: Die Brünig-Bahn, heutige Zentralbahn, die ihren inoffiziellen Namen dem gleichnamigen Brünig-Pass verdankt, und die Brienzer Rothorn-Bahn (BRB). Beide Schmalspurstrecken blicken heute auf eine über 100-jährige Geschichte zurück und der Autor Christian Lüber, der selbst bei der BRB aktiv ist, widmet sich dem Dampfbetrieb bei beiden Bahnen, der bei der BRB bis heute anhält, während er am Brünig seit Jahrzehnten bis auf Museumsbetrieb Vergangenheit ist. Das durchweg auch bei jüngeren Aufnahmen schwarzweiß gestaltete Buch besticht durch die vom AS-Verlag gewohnt exzellente Bildauswahl und das hervorragende Layout. Vor allem die älteren Bilder transportieren beeindruckend die Ambivalenz zwischen touristischer Erschließung, verbunden mit dem Aufbruch in die Moderne, technischen Herausforderungen und einfachem alpinen Leben. Die gute Idee, beide Bahnen anhand mehrerer Lokführerportraits vorzustellen, wäre sogar noch ausbaufähig gewesen. Das Buch dürfte auch dem Modellbahner, der reizvolle Szenen zum Nachbau für eine historische, alpine Landschaft sucht, viele Anregungen geben. Gerade für die sonst im Schatten der alles überstrahlenden RhB stehende Brünigbahn ist dieses Buch eine angemessene Würdigung. *al*

● ***Fazit: Vorzüglicher Bildband***

Harzer Sonderweg

Wolfgang Herdam: Mit der Harzbahn durch das Selketal. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2006. ISBN 3-933178-19-3, 80 S., 76 Farb-Abb.; 19,80 Euro.



■ Stets im Schatten der Brockenbahn stand die Selketalbahn. Mit der in der jüngeren deutschen Eisenbahngeschichte wohl einmaligen schmalspurigen Verlängerung auf der Trasse der bisherigen Normalspur dürfte sich das ein wenig ändern. Mit der Aufnahme des Schmalspurbetriebs zwischen Gernrode und Quedlinburg machen die Harzer Schmalspurbahnen auch dort ordentlich Dampf, wobei allerdings der Denkmalschutz auf der Strecke blieb. Gleichwohl liefert Wolfgang Herdam eine ganzjährige Liebeserklärung an die „Schönste der Kleinen" ab. *hc*

● ***Fazit: Bildband mit kritischen Untertönen***

Dampflok-Verzeichnis

Friedrich Risse, Günter Krause: Die Dampflokomotiven der WLE. DGEG-Medien, Hövelhof 2006. ISBN 3-937189-25-4, 120 S., 103 Sw-Abb.; 24,80 Euro.



■ Wer die Westfälische Landes-Eisenbahn und die Arbeit ihrer Hauptwerkstätte in Lippstadt kennt, der kann ermessen, welche Fleißarbeit erforderlich war, um allein die baulichen Veränderungen an den Dampflokomotiven zu verzeichnen. Sorgfältiger Recherche bedurfte es auch, das Vorleben der oft aus zweiter oder gar dritter Hand angekauften Maschinen lückenlos zu erfassen. So ist dieser Band im wesentlichen das Verdienst Friedrich Risses, selbst langjähriger Landes-Eisenbahner, und seiner hartnäckigen Forschungsarbeit. Von ihm stammen auch sämtliche Risszeichnungen. *hc*

● ***Fazit: Zuverlässiges Nachschlagewerk***



Außerdem erschienen

Diskussions-Grundlage

Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V., Peter Baining (Hrsgb.): Modellbahn-Marktanalyse 2007. BDEF/Internet-agentur, Hannover/Paderborn 2007. 40 Seiten, 8 Tabellen, 23 Grafiken; Preis: Euro 25,00 (Schutzgebühr) zzgl. Versand.
Die aktuelle Markteinschätzung mit Schwerpunkt Zubehör fasst die Ergebnisse der BDEF-Modellbahnumfrage 2006 mit über 4200 ausgewerteten Datensätzen zusammen. Die Marktanalyse kann beim BDEF, Postfach 1140, 30011 Hannover, Tel. 0700/23332255, Fax 05035/188987, bestellt werden.

• **Datensammlung mit Tendenzcharakter**

Börde-Traditions-Bw

Dirk Endisch: Das Bahnbetriebswerk Staßfurt. Verlag Endisch, Korntal-Münchingen 2006. ISBN 3-936893-40-3, 126 Seiten, 12 Farb-, 80 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 21,00.
Die Reihe der Betriebswerk-Portraits setzt der Autor auch mit der Vorstellung des ehemaligen DR-Traditions-Bw in der südlichen Magdeburger Börde fundiert fort. Historie und Betriebsmaschinendienst werden ausführlich dargelegt. Doch nicht alle Wissenslücken konnten geschlossen werden. Die spärlichen Akten aus der Zeit bis 1945 lassen noch immer Fragen unbeantwortet.

• **Nachschub für die Bw-Reihe**

Auf TEE-Fahrt

Konrad Koschinski: Die TEE-Story. EJ-Sonderausgabe 1/2007. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2007. ISBN 978-3-89610-170-9, 86 S., 98 Farb-, 27 Sw-Abb.; Preis: Euro 12,50.
Sie bestimmten für rund drei Jahrzehnte das luxuriöse Zugbild auf westeuropäischen Gleisen: Die Trans-Europ-Expresse hatten Stil, Charme und Tempo. Zum TEE-Jubiläum beleuchtet Konrad Koschinski die Voraussetzungen, das Fahrgastangebot, den Einsatz der verschiedenen Baureihen sowie deren Verbleib.

• **Kompakte Darstellung der TEE-Ära**



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Balkenkreuze

Betrifft: „Schau-Stück“, Heft 3/2007

Vielen Dank für den Beitrag über die 191001, aus dem nun auch die Gründe für deren Verschrottung in den USA zu erfahren sind. Die beiden oberen Fotos auf Seite 34 lassen mich die Frage aufwerfen, aus welchen Gründen an 421597 und 191001 das mir bislang nur von Wehrmachtsfahrzeugen und Flugzeugen von Görings Luftwaffe bekannte Balkenkreuz angebracht wurde. Beim großen Foto von 191001 dürfte allerdings das Negativ beim Vergrößern seitenverkehrt eingelegt worden sein: Betrachtet man den so genannten Hoheitsadler, dann ist im Eichenkranz das Spiegelbild eines Hakenkreuzes zu erkennen.

Hans-Joachim Weise, 98684 Ilmenau

Anmerkung der Redaktion: Die Balkenkreuzbemalung wurde von den US-Amerikanern angebracht, wohl, um ein sichtbares Zeichen der Herkunft dieser Kriegsbeute zu setzen, dabei aber gleichzeitig das Hakenkreuz zu vermeiden.

Hoheitsadler

Betrifft: Titelbild „Die Raritäten-Retter“, Heft 3/07

Es ist ja wirklich ein „absoluter Kracher“, Euer März-Titelbild. Nur der etwas steife Hoheitsadler (mit den Geierflügeln) verbreitet schlechte Laune.

Peter Illert, 63303 Dreieich

Echt angesagt

Betrifft: „Eisenbahn-Comic“, Heft 2/2007

Endlich mal was für die Kiddies, echt angesagt der Comic. Hoffentlich bleibt das keine einmalige Aktion. ***Torsten Müller, E-Mail***

Überflüssig

Betrifft: „Eisenbahn-Comic“, Heft 2/2007

Ich hoffe, dass der „Eisenbahn-Comic“ ein einmaliger Ausrutscher war. Unscharfe Bilder und unleserliche Schrift – ich empfinde das als überflüssige Platzverschwendung. Das passt nicht. ***Kurt Timmermann, E-Mail***

Loks ohne Wagen

Betrifft: „Dutzendfüßer“, „Gölsdorfs Kassenschlager“, Heft 2/2007

Die österreichischen Modellbahnhersteller haben in den letzten Jahren wunderschöne Lokmodelle herausgebracht. Ich denke nur an die Reihe 310 von Roco und die mit viel Liebe von Klein-Modellbahn hergestellten Loks. Leider finde ich nirgends die dazu passenden D-Zug-Wagen der Epochen II und III und so, denke ich, wird es vielen austrophilen Modellbahnern gehen. Wie kann man auf die Dauer Loks bauen, ohne die dazugehörigen Wagen anzubieten? Vielleicht erbarmt sich doch der eine oder andere! Anregungen könnte ich bieten.

Dipl.-Ing. Joachim Stecher, 82110 Germering

Anhalter Halle

Betrifft:„Die Schatzmeister“, Heft 3/2007

Zum Bild rechts oben auf Seite 26 möchte ich Ihnen mitteilen, dass der Aufnahmestandort nicht wie angegeben vor der großen Bahnsteighalle von Halle an der Saale sein kann, sondern offensichtlich vor dem häufig fotografierten Südportal des Anhalter Bahnhofes in Berlin. Der Hauptbahnhof in Halle an der Saale besaß zum Aufnahmezeitpunkt kein gemauertes Hallenportal, sondern bereits Stahlbauhallen. Der Vollständigkeit halber möchte ich noch bemerken, dass es sich bei der abgebildeten Lok mit der Betriebsnummer 1104 um eine S10.1 handeln müsste. Ich begrüße Ihr Engagement um die Sicherung wertvollen Fotomaterials aus der Geschichte der Eisenbahn und Veröffentlichungen dazu in Ihrer Zeitschrift.

Rolf Simchen, 06108 Halle/Saale

Anmerkung der Redaktion: Nach Überprüfung der Angaben haben wir die korrekten Daten ans Bildarchiv der Eisenbahnstiftung übermittelt.

Comic-Format

Betrifft: „Eisenbahn-Comic“, Heft 2/2007

Zunächst fragte ich mich, was der Vorteil dabei sein soll, vorhandene Fotos abzuzeichnen. Ich muss aber anerkennen, dass die Aquarelle ihren Reiz haben und dem Betrachter historische Motive, die man nur von Schwarzweiß-Fotos kennt, durch die Farbe näher bringen. Bei längerer Betrachtung merkt man, dass die einzelnen Bilder eine Qualität haben, die den Wunsch nach Wiedergabe in größerem Format aufkommen lässt. Wenn das Comic-Format erreicht, dass Jugendliche auch mal in der Hobbyzeitschrift ihres Alten lesen, ist das nur zu begrüßen. ***Christof Henseler, 13057 Berlin***

Semmering-Einsatz

Betrifft: „Die Schatzmeister“, Heft 3/2007

Mit großem Interesse lese ich Ihre sehr gute Zeitschrift, so auch Heft März 2007 mit hochinteressanten Artikeln, zum Beispiel über Bahngeschichte mit herrlichen alten Bildern. Das Bild der 310 ist allerdings auf der Westbahn gemacht worden. Aufnahmeort ist möglicherweise nahe Eichgraben. Die ÖBB-310 fuhr planmäßig nie über den Semmering.

Josef Fugger, A-1130 Wien

Anmerkung der Redaktion: Hier irrt unser Leser. Tatsächlich bespannten anno 1952 bis einschließlich Dezember 310, damals noch als Reihe 16 bezeichnet, Planzüge, wenn auch als Triebwagenersatzzüge, über den Semmering. Beteiligt waren die Loks 004, 005 und 008, die ab Juli beziehungsweise September in Mürzzuschlag stationiert waren.

Eigenständig

Betrifft: „Trend-Wende“, Heft 2/2007

Danke für Ihren jährlich wiederkehrenden Bericht über die Spielwarenmesse. Auch ich bin ein Freund der Firma Fleischmann und freue mich, dass sie ihren 120. Geburtstag immer noch eigenständig feiern kann.

Sven Heinze, E-Mail

Ganz großes Lob

Betrifft: „Blockstellen“, Heft 1/2007, „Eisenbahn-Comic“, Heft 2/2007

Ein ganz großes Lob Ihnen und an Markus Heiligmann für die Bahnbilder. Es müssen halt nicht immer Fotos sein. Es würde mich freuen, wenn auch in den nächsten Ausgaben einige gemalte Eisenbahnbilder zu sehen wären. ***Michael Heuer, 21382 Brietlingen***



www.brohltalbahn.de

Im Land der Vulkane

Wer wissen möchte, wo die 11sm eines Tages wieder fahren soll, der wird hier bestens informiert.

■ Der schmalspurige Vulkan-Express ist in der Szene ein gut eingeführter Name. Aber dennoch ist nicht jedem bekannt, wo die Brohltalbahn fährt. Auf der Homepage der seit 30 Jahren aktiven Museumsbahn erfährt der Besucher alles Nötige. Ein kleiner geschichtlicher Überblick fehlt genauso wenig wie eine Übersicht über den Museums-Fahrzeugbestand. Der Fahrplan für 2007 kann ebenfalls eingesehen werden. Grafisch wäre die Seite jedoch noch aufpeppenswert. Zum Schönsten an einem Besuch bei der Brohltalbahn gehört auch die stilechte Anreise mit dem Zug entlang des Rheins.

www.s-bahn-museum.de

Zeitreise und Zeitzeugen

Das Berliner S-Bahn-Museum in Griebnitzsee wartet mit vielen Relikten auf. Seine Homepage macht neugierig.

■ Wer sich in die Geschichte der Berliner Stadtbahn vertiefen und darüber hinaus mehr über das bekannteste Verkehrsmittel in der Hauptstadt erfahren möchte, dem sei ein Besuch im Berliner S-Bahn-Museum am Bahnhof Griebnitzsee empfohlen. Seit 1980 trugen Eisenbahnfreunde Zeit- und Sachzeugen zusammen. Die Homepage ist eine gute Grundlage für einen Museumsbesuch, denn man kann sich seine thematischen Schwerpunkte heraussuchen und mit Bildern einen Eindruck gewinnen. Da das Museum ehrenamtlich betrieben wird, sei unbedingt ein Blick auf die Termine empfohlen.

www.11sm.de

Warten auf vier Zylinder

Bei der Brohltalbahn soll eines Tages wieder eine Mallet-Dampflok fahren.

■ Eine letzte Original-Dampflok der Brohltalbahn blieb bis heute erhalten: Die schmalspurige Mallet-Lok 11sm (schwere Mallet) wurde 1906 von der Maschinenfabrik Humboldt in Köln-Kalk gebaut. Bei einem Gewicht von 48 Tonnen und 9,98 Metern Länge gehört sie zu den größeren Vertreterinnen ihrer Art. Am 1. Januar 1966 wurde sie abgestellt, überlebte aber, weil sie bereits kurze Zeit später von der DGEG gekauft wurde. Seitdem passierte nicht viel. Aber die IG Brohltal-Schmalspureisenbahn (e.V.) hat nicht aufgegeben und eine interessante Seite ins Netz gestellt. Das Projekt der Wiederaufarbeitung wird klar präsentiert, der Besucher bekommt ein Gefühl für den Aufwand und eventuelle Probleme. Ein Spendenbarometer zeigt den aktuellen Stand der eingegangenen Spenden.



www.stillgelegte-s-bahn.de

Im Dornröschenschlaf

Eine Fotodokumentation besonderer Art und weitere Fakten präsentiert Florian Müller auf seiner Homepage.

■ Zu den weniger schönen Kapiteln Berliner Verkehrsgeschichte gehören S-Bahn-Strecken, die zeitweilig oder für immer außer Betrieb waren oder sind. Dass es dort auch heute noch viel zu entdecken gibt, zeigt diese Homepage auf eindrucksvolle Weise. Florian Müller begab sich auf Wanderschaft und lichtete heutige Situationen ab, und er stellt sie in den geschichtlichen Kontext. Das macht seine Seiten sehr betrachtenswert. Oft helfen gute Lageskizzen und Gleispläne bei der Orientierung. Auch geplante, jedoch nicht ausgeführte S-Bahn-Projekte werden vorgestellt. Dass diese Homepage noch steigerungsfähig ist, gibt der Autor selbst zu, denn für mindestens drei S-Bahn-Strecken ist die Dokumentation erst in Vorbereitung. Dennoch: Wer selbst auf Spurensuche gehen möchte, erhält auf diesen Seiten allerbeste Informationen!

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg



Fahrzeuge stehen stets im Rampenlicht. Jetzt ist es für gestandene Modellbahner und Neulinge an der Zeit, sich dem Bühnenbild zu widmen.

Was ihr wollt!?

Wie, für Sie war schon wieder keine Lok bei den Neuheiten der Großserien-Hersteller dabei? Und auch auf die Wagen der Kleinkleckersdorfer Kreisbahn warten Sie noch immer? Na, dann schenken Sie sich halt die Anschaffung von Fahrzeugen! Widmen Sie sich lieber mal Ihrer Anlage.

Mit Patina-Pülverchen können Sie beispielsweise Ihren Gebäuden Verwitterungsspuren verpassen. Sie können auch die als Gemüseattrappen im Modell-Garten stehenden Schaumstoffflocken durch feingliedrige Nachbildungen von ER-Decor ersetzen. Immer beliebter werden auch ganze Modellszenen. Also, raus mit der Stichsäge und Platz schaffen für neue Ansichten. Das geht Ihnen jetzt doch ein bisschen weit? Dann stellen Sie doch einfach an markanter Stelle neue Figuren auf und ersetzen die vor Jahrzehnten gekauften Kutschenkarikaturen durch die superfiliganen Modelle von ABE. Sie werden sehen, es braucht nicht unbedingt neue Schienenfahrzeuge zur Erhöhung der Attraktivität Ihrer Modellbahn. Im Gegenteil: Die neue Anlagengestaltung fällt nämlich immer ins Auge, während viele Züge mit ihren hochwertigen Triebfahrzeugen viel Zeit im Schattenbahnhof, so denn vorhanden, verbringen.



Foto: G. Schwab

Trafen sich bei Bachmann: Der Herausgeber des „Model Railroader“ aus den USA, Dr. Terry D. Thomson, und MEB-Redakteur Jochen Frickel.

Heute ist die Zeit unserer Kinder oft genauso verplant wie unsere eigene. Es wäre also lächerlich, von ihnen zu verlangen, jahrelang an einer Modellbahn-Anlage herumzufrickeln. Da kommt uns Nochs neueste Idee fürs Kinderzimmer gerade recht: Die „Spiellandschaft Junior“, eine robuste dreiteilige Kunststoff-Welt mit Tunnel und Brücke, 177 mal 97 Zentimeter groß und maximal deren 22 hoch. Spielfläche und Anbaumöglichkeiten lassen genug Raum für Kreativität. Und das alles zum äußerst fairen Preis. In einer Zeit, in der man virtuelle Welten in wenigen Minuten per Computer nach Hause holt, könnte die Modellbahn wieder in die Kinderzimmer einziehen, denn der Aufbau der realen Spielwelt dauert kaum länger. Da fällt einem die Abwandlung des Slogans eines bekannten schwedischen Möbelhauses ein: „Baust du noch oder spielst du schon?“

Apropos Spielen: Mit den Verbesserungen des Car-Systems kommt der Spielspaß auf der Modellstraße auch ein gutes Stück voran. „Wir machen uns so ein wenig unabhängiger von der Modellbahn“, stellt Faller-Produktmanager Michael Lang fest und lässt zum Beweis mit dem Trabant 601 gleich einen Pkw auf die anschließend aufwärts strebende Hebebühne im neuen H0-Autohaus fahren.

Auch Wiking setzt auf motorisierte Bewegung: „Wir haben das Siku-System adaptiert und weiterentwickelt“, verrät Dirk Schütte, bei Wiking im Verkaufsmanagement, und ergänzt: „Die funkferngesteuerte Modellmobilität ist die Zukunft in 1:87!“ Und der Rosenbauer-Panther, die Rosenbauer-Feuerwehr RLFA 2000 AT sowie der Reisebus O 404 sind die ersten multifunktionalen Hauptdarsteller.

Hauptdarsteller? Da war doch noch was! Richtig, bei Kibri macht Geschäftsführer Klaus Sick spätestens zum Jahresende Schluss: „Die Firma steht zum Verkauf, die Verhandlungen laufen und ich freue mich auf den Ruhestand!“ *yo, hc*



Erst eine gelungene Szenerie lässt die Fahrzeuge, wie hier auf einem Diorama von Brawa, richtig zur Geltung kommen.



Foto: Noch

Der beliebte Spielteppich in der dritten Dimension: Nochs Spielanlage.



Fotos (2): Tiedtke

Erscheinen auch für H0: Artmasters super lackierte 1:72-Figuren.

Autos

ABREX ▸ *Skoda Scout und Skoda Roomster*

Erklärtes Ziel der tschechischen Firma Abrex ist, die komplette Fahrzeugpalette von Skoda aus Mladá Boleslav en miniature herauszubringen. Die Prager stellten Messeneuheiten in den Maßstäben 1:72, 1:43, 1:24 und erstmals 1:18 vor. Unter den Metall-Modellen befanden sich in mehreren Nenngrößen auch Scout, Roomster (Bild) und Joyster nach aktuellen Skoda-Vorbildern. www.abrex.cz.



ADP ▸ *Schwalbe in II und Iljuschin 62 in 1:100*



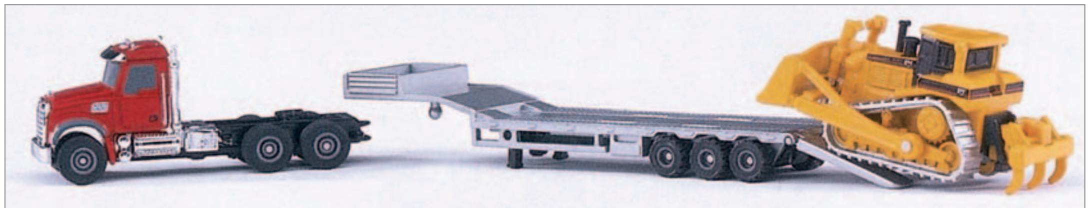
Die legendäre „Schwalbe", einen Kleinroller aus Suhl, gibt es in verschiedenen Farbgebungen im Maßstab 1:22,5 und erfreut Liebhaber dieser in der DDR sehr beliebten Zweiräder (Bild). Für H0 gibt es den Wartburg 311 als Kombi. Im Maßstab 1:43,5 gibt es die Horch-Limousine P 240. Ein alter DDR-Bausatz für das Reiseflugzeug Iljuschin IL 62 ist im Maßstab 1:100 wieder lieferbar. Infos: www.adp-modelle.de.

BREKINA ▸ *Haifischmaul und Economy in H0*

Wichtigste Neuheit dürfte der Opel Olympia Rekord aus den 1950er-Jahren sein. Das legendäre Haifischmaul wird zunächst als Limousine in verschiedenen Farben als Top-Decoration-Modell verkauft. Das Lkw-Sortiment wird mit dem Faun L 8 L aus dem Jahr 1951 bereichert. Der Schwerlastwagen kommt zunächst als Hängerzug. Die von Brekina vertriebene Drummer-China-Produktion wartet mit einem Opel Kadett A und einem reizvollen NSU-Fiat 1100 Spezial auf. Unter den zahlreichen Varianten bereits lieferbarer Brekina-Modelle stechen die vereinfachten und etwas preiswerteren Economy-Fahrzeuge hervor. Info: www.brekina.de.

BRUDER ▸ *Mack-Laster in 1:128*

Im annähernden TT-Maßstab fertigt Bruder einen Mack-Lastwagen als Kipper, Betonmischer und als Sattelschlepper mit Planierraupe (Bild). Info: www.bruder.de.



EPOCHE ▸ *Hanseat-Hochladerpritsche in H0*

Für die Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) waren in den 50er-Jahren Tempo Matador unterwegs. Eine Formvariante stellt ebenfalls in H0 der Tempo Hanseat mit Hochladerpritsche dar (Bild). Info: www.epoche-modellbau.de.



DAHLMANN ▸ *Henschel-Sattelzug in H0*

In feiner Detaillierung stellte Dahlmann den Tanksattelzug mit Henschel-HS 120 S-Zugmaschine (Bild) vor. Der Frontlenker-Typ wird auch als Kipper, Pritschenwagen und Bergungsfahrzeug geliefert. Info: Dahlmann Modellbausätze, Albertus-Magnus-Str. 23, 31139 Hildesheim.



GABOR ▸ *Sattelzüge in TT, Ikarus in N*

Den Ikarus 66 in der Stadtverkehrs-Variante gibt es nun auch im Maßstab 1:160 (Bild). Die Urform eines Barkas in N war zu sehen. In TT ist der Barkas ebenfalls in Vorbereitung. Desweiteren waren mehrere Sattelzugmaschinen (Liaz, Magirus, DAF 2800) als TT-Urmodelle zu begutachten, deren Lieferung noch 2007 angestrebt wird. Bei Gabor können übrigens Zugmaschine und Auflieger separat erworben werden. Infos: Tel. (037296) 93571.





DANVO ▸ *Hanomag-Henschel 201 in 1:32*



Der Hanomag-Henschel 201 S2A wird im Maßstab 1:32 aus 0,5 mm starkem Stahlblech gefertigt. Eine funktionsfähige Lenkung und zu öffnende Türen zählen zu den Glanzlichtern der schweren Sattelzugmaschine. Info: www.danvo-modelle.com.

LEMKE ▸ *MB L3500, Opel Blitz und Krupp Titan in N*



Auf große Resonanz stießen die „Minis", rollfähige N-Nutzfahrzeuge aus Metall, mit denen die Lemke-Collection noch vor der Nürnberger Messe Asphalt-Neuland betrat. Das Premiere-Modell, der Mercedes-Benz L3500, war in verschiedenen Varianten (Bild) zu bewundern. Weitere Modelle der 50er- und 60er-Jahre, so der Mercedes-Benz-Bus O3500, der Opel Blitz und der Krupp Titan, sind angekündigt. „Wir rechnen mit dem Start Mitte März", erklärte Produktmanager Christian Lemke. Bei den Schienenfahrzeugen verzichtet die Wolfgang Lemke GmbH in H0 auf Neuentwicklungen, will stattdessen Rückstände aufarbeiten. In N dagegen erwartete das Fachpublikum Überraschendes am Lemke-Stand. Mit der badischen IVh rückt die erste Dampflok ins Hobbytrain-Sortiment; ein Vorserienmuster der blauen Länderbahnausführung war schon zu bewundern. Die G2000 von Vossloh-MaK ist eine Neukonstruktion, von der auch die E10.1 mit komplett neuem Gehäuse nicht weit entfernt ist. Als attraktive Farbvariante kündigt sich das zehnteilige Kato-Lemke-Modell des TGV POS an. Das Design des Vorbilds wird offiziell erst am 10. Juni 2007 vorgestellt.

HERPA ▸ *Alfasud und Nasenbär in H0*



Herpas Alfasud Ti (Bild re., hi. li.) für H0 ist nicht nur formal richtig gelungen, sondern rostet im Gegensatz zum Original nicht. Weitere Neuheiten aus dem preisgünstigen Magic-Sortiment (Bild): Audi 60, Auto Union 1000 SP, Mercedes 230 SL (Pagode), Porsche 356 C und der Nasenbär genannte VW 411 Variant. Der im sozialistischen Wirtschaftsgebiet verbreitete Moskwitsch 403 (Bild u.) rollt ins Standard-Sortiment. Dort sind auch ein Audi 100 als Coupé, ein Porsche 911 Targa und ein BMW 700 angesiedelt. Im Lkw-Bereich wurden unter anderen für die Absetz-Mulde eine neue Mechanik und ein neuer Anhänger entwickelt. Info: www.herpa.de.



LITTKE ▸ *Tanksattelzüge und Magirus-Eckhauber in N*



Der bekannte MAN-Kurzhauber in N erscheint mit einem Tanksattelauflieger, der MAN-Frontlenker wird mit einem Bitumen-Tankauflieger kombiniert. Der Magirus-Eckhauber rollt als Rüstkranwagen RKW 10 an (alle Bild). Der Raupenkran Liebherr LR 1200 begeistert mit einem superfiligranen Gittermast. E-Mail: littkenmodelle@aol.com.

RIETZE ▸ *Cityliner 2007 und Packstation in H0*



„Wir sind nicht unzufrieden", stellt Franz Roy (Bild), Lothar Rietzes Werbefachmann, mit Rückblick auf das Jahr 2006 fest und sieht auch recht optimistisch in die nahe Zukunft. Mit dem Neoplan-Cityliner 2007, der sich als Vorserienmuster (Bild) präsentierte, machen die Altdorfer ihrem Ruf als Modellbus-Spezialisten erneut alle Ehre. Neuland betritt Rietze mit der Modellumsetzung der geländegängigen Kleintransporter Unitrac 92 und 102 des Tiroler Nutzfahrzeugproduzenten Lindner. Von einer weiteren Formneuheit, dem VW-Transporter T5, war am Messestand bereits das Gehäuse zu sehen. Ein Handmuster der Packstation für Pakete, neueste Automatenoffensive der Deutschen Post, beweist die erfolgreiche Suche nach Nischenprodukten. Als H0-Neuentwicklungen wurden außerdem das Feuerwehr-Dekontaminationsfahrzeug MAN Dekon P sowie das Luxus-Reisemobil Clou-Liner 990 von Niesmann und Bischoff angekündigt. Als N-Formneuheiten avisiert sind Neoplan-Starliner 2 und MAN-Doppeldeckerbus Lion´s City.

REVELL ▸ *Super Constellation in 1:144*

Für die Modellbahner hat Revell nichts Neues zu bieten, das Sortiment der Lokmodellbausätze in H0 schrumpfte sogar auf nur noch zwei Maschinen. Wer allerdings auf seiner Anlage auch über einen Flugplatz verfügt, der hat für H0 im annähernd passenden Maßstab 1:100 ab dem dritten Quartal die Swissair-Caravelle auf dem Wunschzettel. In 1:32 rücken das Schleicher-Segelflugzeug ASK 21 und die Piper PA-18 Super Cub ins zivile Plastikmodellbau-Sortiment. In 1:144 ist schon für das erste Quartal die Super Constellation angekündigt.

SALLER ▸ *Hanomag Kommissbrot in H0*



Das legendäre Kommissbrot von Hanomag liefert Saller als H0-Bahndienstfahrzeug. Außerdem kommt der Lanz-„Felddank"-Traktor (Bild) sowie ein passender Zweiachsanhänger (Bild) und eine Isaria-Sämaschine. Info: www.saller-modelle.de

SCHUCO ▸ *Borgward B2500 und Audi R8 in 1:43*



„Ein Nachfragerückgang bei den 1:87-Automodellen, insbesondere bei Lastkraftwagen", so Marketing-Leiter Markus Hirsch, führte dazu, dass sich die Fürther, abgesehen von der Kooperation mit Trix beim Schwerpunktthema Daimler-Werk Sindelfingen, in H0 zurückhalten. Neuheiten wie der Audi Q7, der Ford 17M oder das 53er-Cabrio des Cadillac Eldorado sind in der Edition 1:87 eher die Ausnahme von der Regel. Stattdessen geht Schuco als Unternehmen der Simba-Dickie-Gruppe bei der Edition 1:43 in die Offensive. Zur Spielwarenmesse präsentierte der Spezialist für in China gefertigte Zinkdruckgussmodelle in Halle 6 den modernen Audi R8 sowie die legendären Borgward-Laster B2500 (Bild) mit Pritsche und Plane beziehungsweise als Sanella-Kastenwagen. Weitere Varianten des Zweieinhalbtonners als Löschfahrzeug und Einsatzfahrzeug mit Drehleiter werden ebenfalls noch in diesem Jahr folgen. Interessante 1:43-Formneuheiten sind auch der McCormick-Traktor D326 und der MB-Trac 65/70 sowie der Büssing-Bus 6500 T. Weiter auf dem Vormarsch ist der Schuco-Sammler-Club, der, wie zu erfahren war, mittlerweile über 1000 Mitglieder zählt.

S.E.S. ▸ *W50-Feuerwehr in H0*



In den Varianten als Feuerwehr (Bild) und als ziviles Bautruppfahrzeug wird der Doppelkabinen-Lkw W 50 angeboten. Mitte des Jahres folgen vier Varianten des DDR-typischen Bauwagens A8 mit Spitzdach. Infos: www.modelltec.de.

VK ▸ *Holz- und Heuwagen in H0*



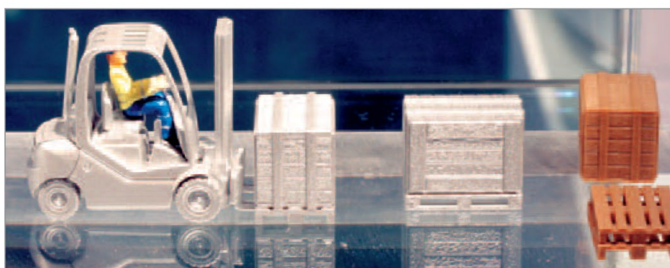
Von Veit Kornberger Modellbahnzubehör (VK) werden mehrere Anhänger- und Spezialtransportwagen in 1:87 angeboten, darunter ein Kurzholztransporter mit Zwillingsbereifung (Bild, li.) und ein Heuwagen mit handgefertigtem Messingaufbau (Bild, re.). Der Verkaufswagen wird in neuen Varianten gefertigt, ebenso der Schilderwagen. Für Mitte des Jahres hat VK den MAN-Midibus NM 223.2 ins Auge gefasst. Info: www.vkmodelle.de.

WIKING ▸ *Funkferngesteuerte H0-Nutzfahrzeuge*



Traditionell präsentieren die Berliner Modellautokonstrukteure ihre bis zuletzt geheimgehaltenen Messeneuheiten als so genannte Silberlinge. Das war auch diesmal nicht anders, doch für den eigentlichen Paukenschlag sorgte Wiking auf einem Diorama: „Hier zeigen wir erstmals die faszinierenden Möglichkeiten der funkferngesteuerten Modellmobilität in 1:87", betonte Dirk Schütte, Abteilung Verkauf. Kein Wunder, dass die Fahrten der drei Pilotmodelle, des Rosenbauer-Panthers 6x6, des Rosenbauer-Löschfahrzeugs RLFA 2000 AT und des Reisebusses O 404, vom dichtgedrängten Fachpublikum bestaunt wurden. „Wiking-Control





87, das ist High-End-Funktechnik im Mikro-Format", erläuterte Marketing-Leiter Thomas Kalkuhl mit berechtigtem Stolz, das ergonomische Fernsteuermodul (Bild) in der Hand. Die im Grundsatz von Siku übernommene, aber für den H0-Maßstab weiterentwickelte Funkfernsteuerung basiert auf einer Technologie, die sich das 2,4-Gigahertz-Band zunutze macht. Fernsteuermodul und Modelle sind zur internen Kommunikation mit identischer Sende- und Empfangselektronik ausgerüstet. Eine Kanalwahl entfällt. Lenk-, Fahr- und Sonderfunktionen werden per Tastenregler, Drucktasten und Joystick gesteuert. Mit der Auslieferung an den Handel rechnet Wiking frühestens in diesem Herbst. Fixer geht's da mit den Silberlingen. Der John Deere 2016 mit Mähwerk etwa, der erste Lanz in den Deere-Farben, wird bereits im April 2007 ausgeliefert. Ihm folgen in Zweimonatsabständer unter anderen der Still-Gabelstapler (Bild), der Claas Axion 850, der Brantner-Anhänger, die Rosenbauer-Compact-Line-Feuerwehr auf MAN-Basis und in N der Compact-Line-Atego.

Elektronik

DIETZ ▸ *Universal-Schaltpult für X-Press-Net*



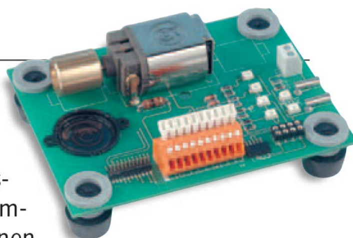
Das Universal-Schaltpult STP16 entwickelte Dietz für den Anschluss ans X-Press-Net von Lenz. Mit dem Gerät lassen sich 16 Weichen, Signale oder andere Verbraucher schalten. Zum Einbau in Dampfloks der Baugrößen I und II eignet sich der Dampferzeuger, der radsynchron Qualm ausstößt. Fahrzeug-Freunde werden mit der dreiachsigen 99 7201 als DB- oder als UEF-Museumslok bedacht. Das RhB-Wagensortiment ergänzt ein Flachwagen S-i.

DIGIMOBA ▸ *Digitalinterface*



Über das Digitalinterface 1160 lässt sich das Trackswitch-System an andere Digitalsysteme im DCC- oder Motorolaformat anschließen. Ein Gleisbelegtmelder wurde speziell für den Einsatz in Digitalstromkreisen entwickelt und ermöglicht vier unabhängige Belegtmeldeschaltungen. Der Gleisbaustein 2020 wendet sich an Analog-Bahner, die automatisch sanfte Anfahr- und Bremsvorgänge an Signalen wünschen. Die eingespeiste Impulsspannung gewährleistet das Vorziehen in den Halteabschnitt.

ESU ▸ *Decoder-Prüfstand*



Längst überfällig war ein Decoder-Prüfstand (Bild), der über Anschlüsse für die Decoder (6-, 8- , 21polige Schnittstelle, Einzeladern), einen 20-mm-Lautsprecher, eine LED für die Funktionsausgänge und einen Motor verfügt. Über Schraubklemmen schließt man eine Digital-Zentrale oder einen Lokprogrammer an. Der Booster für die Zentrale „ECoS" ist mit 4 oder 5 A Ausgangsleistung erhältlich. Erstmals gibt es mit dem „SwitchPilot" einen Multiprotokoll-Schaltdecoder. Mit diesem lassen sich 4 Doppelspulenantriebe oder 8 Verbraucher mit Ein-/Ausschaltfunktion anschließen. Der Decoder ermöglicht beispielsweise das Überblenden von Signalbildern und generiert Blinklicht-Funktionen. Ohne weitere Verdrahtung zeigt der Decoder an, ob eine Weiche tatsächlich geschaltet hat. Der „SwitchPilot Extension" wird an den „SwitchPilot" angeschlossen und ermöglicht so etwa den Betrieb von Motor-Weichenantrieben inklusive Herzstückpolarisierung. Alle Loksounddecoder besitzen seit Januar 2007 einen auf 16 MBit verdoppelten Geräuschspeicher. Die Besonderheit am Großbahn-Decoder „LokPilot XL V3.0" ist der als „PowerPack" bezeichnete Energiespeicher, der Fahrzeuge auch bei sehr schmutzigen Gleisen ruckfrei fahren lässt.

LDT ▸ *Zentrale für PC-Steuerung*



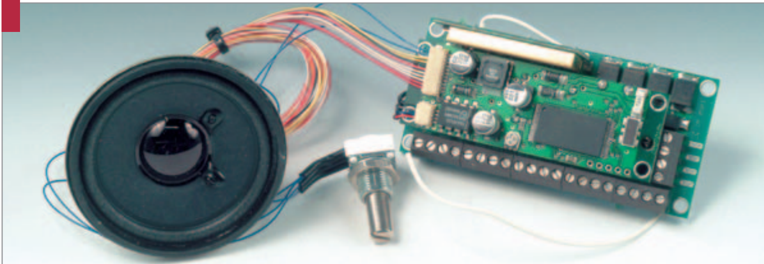
Die „DiCo-Station" ist Multiprotokoll-Digitalzentrale (Motorola und DCC) und PC-Interface. Da die Steuerung der Computer übernimmt, kommt die „DiCoStation" ohne Fahrregler aus. Hinter dem Namen „Adap-CDE" verbirgt sich ein Adapter zum Anschluss der Digital-Booster DB-2 an Digital-Zentralen mit einem dreipoligen CDE-Anschluss. Analog zum vorgenannten Adapter verbindet der „Adap-Roco" die LDT-Booster mit der Roco-Zentrale. Zum Anschluss von ÖBB-Lichtsignalen liefert LDT den Decoder „LS-Dec-ÖBB". Info: www.ldt-infocenter.com.

MASSOTH ▸ *Schaltdecoder für Schnittstelle*



Der Schaltdecoder „eMotion 8 FL" kann neben Ein- und Ausschaltvorgängen auch Kurzzeitfunktionen, verschiedene Lichteffekte oder Servo-Drehbewegungen steuern und ist mit einer in LGB-Wagen eingebauten Steckschnittstelle kompatibel. Mit dem PC-Modul lassen sich „DiMAX"-Komponenten an den Computer anschließen und Updates aufspielen (ab Windows '98). Der Schaltdecoder steuert bis zu drei Schaltausgänge, an die auch Motor-Antriebe angeschlossen sein können. Als Besonderheit verfügt er über 6 Eingänge, wodurch Schaltungen sowohl vom Stellpult als auch per Gleiskontakt ausgelöst werden können. Dass die „DiMAX"-Booster 1203B im Hamburger Miniatur-Wunderland im Einsatz sind, spricht für ihre Qualität. Nun werden sie auch offiziell angeboten. Drei separat programmierbare Endstufen lassen sich als Booster für Fahrstrom, Kehrschleifen oder als Bremsbooster konfigurieren.

TRAINCONTROL ▸ *Lokdecoder mit Sound*



Für das funkbasierte Train-Control-System wird jetzt ein Sounddecoder angeboten. Wer das Handsteuergerät Junior im Freilandbetrieb einsetzen will, der wird sich vor allem über die Schutztasche mit Sichtfenster freuen. Eine Funktionsplatine ermöglicht den Anschluss von Funktionseingängen am Lokdecoder, die andere trägt zusätzlich noch eine Lesediode, die benötigt wird, um einen automatischen Signalhalt zu realisieren. Info: www.train-control.de.

TAMS ▸ *Handregler für „EasyControl"*



Zum Anschluss ans „EasyControl"-System bietet Tams den Handregler „HandControl" (Bild) an, der die Steuermöglichkeiten der Zentrale „MasterControl" und des Fahrreglers „LokControl" offeriert. Als Besonderheit hat der Multiprotokoll-Funktionsdecoder FD-M eine Susi-Schnittstelle. Fans des Faller-Car-Systems werden sich über das nur 7 x 4 mm kleine Beleuchtungsmodul FCS-L freuen, das eine Spannung von maximal 3 V verträgt und sich automatisch auf die anliegende Spannung einstellt. Info: www.tams-online.de.

STP ▸ *STP-Stellpultsoftwareversion 5.1*

Die bewährte STP-Stellpultsoftware hat Entwickler Ewald Sperrer um wichtige Funktionen erweitert. Zu diesen gehören beispielsweise ein Fahrplanmodul für zeitgesteuerte Aktionen wie Zugkreuzungen und Zufallsautomatiken für abwechslungsreichen Zugbetrieb. Info: www.stp-software.at.

VIESSMANN ▸ *Zugschlusslaternen für H0*

Die Zentrale Commander befindet sich noch in der Entwicklung, weshalb sich die Neuheiten eher dem Anlagenzubehör zuordnens. Die durch Dioden beleuchteten Zugschluss-Laternen (Epoche II bis III) sind für Gleich-, Wechselstrom- und Digitalbetrieb geeignet. In den schlanken Straßenleuchten sitzen reinweiße LED. Kinderspielplätze kann man mit einer beweglichen Wippe ausstatten. Ein kompakter Multiprotokolldecoder weist Lastregelung und eine Susi-Schnittstelle auf und unterstützt das Rail-Com-Format. Info: www.viessmann-modell.de.



UHLENBROCK ▸ *Gleisbildstellpult*



Mit dem Track-Control präsentieren die Bottroper ein cleveres, weil aus nur sieben unterschiedlichen Elementen bestehendes Gleisbildstellpult fürs Loconet. Drahtverhau unter dem Stellpult gehört der Vergangenheit an, die Programmierung wird auch einfach sein. Sogar ein Fahrregler kann ins Stellpult integriert werden. Die Intellibox Basic wurde gegenüber der opulent ausgestatteten normalen Intellibox vor allem an den Anschlüssen abgespeckt.

ZIMO ▸ *Zentrale MX31ZL*



Kenner des Zimo-Systems werden die neue Zentrale MX 31 ZL als nahe Verwandte des bekannten Handreglers MX 31 identifizieren. Dieser wurde um Zentralen-Funktionen erweitert. Neu ist die Form des einfachen Updates, indem man am Computer die neue Software auf einen USB-Stick lädt und diesen dann bei der MX31 ZL einsteckt. So spart man das Decoder-Update-Gerät ein. Die Zimo-Technik der Zukunft heißt „Ultramobile", bedient sich der herkömmlichen Zentralen, wird aber durch einen Computer elegant ergänzt..



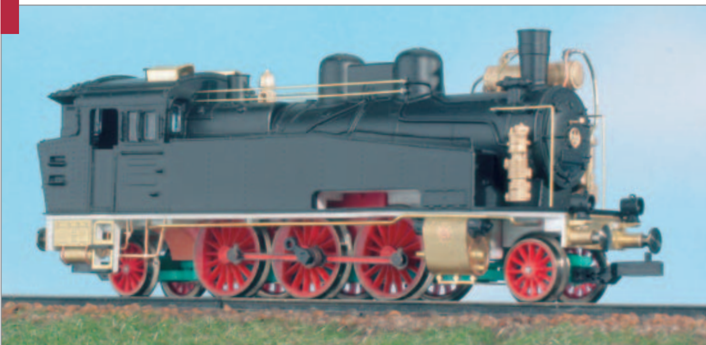
Fahrzeuge

ARISTO-CRAFT ▸ *Serienreife Class 66 in 1:29*



Mit Spannung erwarten Gartenbahner die Auslieferung der Class 66 (Bild), der ersten Aristo-Craft-Lok nach europäischem Vorbild. Das Modell ist komplett im Maßstab 1:29 gefertigt und wird als HGK-Lok und in britischen Varianten geliefert. Angekündigt wurde auch ein Containertragwagen. Ins Classic-Sortiment (Maßstab 1:24) rollt eine amerikanische 1'D-Lokomotive der Klasse C-16. In Deutschland erfolgt der Vertrieb über Liliput/Bachmann. Info: www.aristocraft.com, www.liliput.de.

BECKMANN TT ▸ *38, 75 und 103 in TT*



Während von der 38.2-3 bereits ein vielversprechendes und bedrucktes Handmuster zu sehen war, zeigt unser Bild den Stand bei der 75.5. Beide Modelle sollen in diesem Jahr zur Auslieferung gelangen, der „Rollwagen" ab Mitte und die 75 ab Ende 2007. Außerdem geht Beckmann in gewisser Weise an eine Neuauflage: Dieses Jahr begannen die Arbeiten für die 103 der Serienausführung. Infos: www.beckmanntt.de.

ATHEARN ▸ *F45 und neue Dampfloks*

Im Athearn-Genesis-Programm erscheinen die F45/FP45 der Santa Fe in H0 und auch in N. Das Dampflokprogramm wird um eine MT4 (4-8-2) der Southern Pacific in H0 erweitert sowie um Northerns der Union Pacific: Die FEF-2/FEF-3 (4-8-4) aus den Jahren 1939 beziehungsweise 1944 werden ebenfalls in H0 in unterschiedlichen Ausführungen anrollen. Info: www.athearn.com

BACHMANN-WESTMODELL ▸ *P6 in N*

In H0 kommt als Fertigmodell oder Bausatz die preußische Dampflok P3 in Länderbahnausführung oder als Reihe 34.73 der DRG sowie die sächsische XV HTV, die auch als 79 der DRG angeboten wird. Die E 21 01 bereichert ebenso das 2007-Neuheiten-Portfolio. Auf die preußische P6 müssen die N-Bahner auch nicht mehr lange warten. Sie können zwischen einem Bausatz oder einem Fertigmodell wählen. Auch die DRG-Variante als 13.10-12 ist erhältlich. Info: www.westmodel.de

DINGLER ▸ *SS15 und württembergische T5 in I*



In gewohnt exzellenter Detaillierung entstehen die als württembergische T5 gebaute BR 75 der DB und der vierachsige Rungenwagen SS 15 mit der Gattungsbezeichnung Köln (Bild). Letzterer ist für mehrere Epochen lieferbar. Info: www.dingler.de.

DEÁK ▸ *Adler-Zug für TT*



Wichtigste Neuheit für den deutschen Markt ist der Adler-Zug (Bild) in TT. Er besteht komplett aus Messing und wird durch einen fünfpoligen Mashima-Motor angetrieben. Weitere TT-Neuheiten sind die E 17 der DR und die ungarische E-Lok V 63. H0-Bahner dürfen eine Diesellok M 47 und einen Mittelbord-Güterwagen der Gattung Kz erwarten. Info: www.deakmodellsport.hu.

D + R ▸ *Gepäcktriebwagen De 151 in H0m*



Den RhB-Postwagen gibt es jetzt auch in Grün (Bild). D + R plant den Bau des RhB-Gepäcktriebwagens De 151 beziehungsweise seiner historischen Version Fe 51. Info: www.d-r-modellbahn.de.

ETS ▸ *Schlaf- und Speisewagen in Spur 0*



Auf Basis der 41-Zentimeter-Schnellzugwagen entwickelten Electric Train Systems (ETS) Schlaf- und Speisewagen (Bild) mit entsprechend angepasster Fenstereinteilung. Neu ist ein Innenbeleuchtungssatz für alle langen Reisezugwagen. Auch gibt es neue Dampflokmodelle nach britischem und amerikanischem Vorbild. Infos: www.ets-trains.com.

GLÖCKNER MB ▸ *O-Wagen für H0e*



Einen vierachsigen O-Wagen für H0e (Bild) stellte Glöckner Modellbau vor. Die weiteren Neuheiten sind ein vierachsiger Niederbordwagen für H0m und eine Bergbaulore, die mit Schienenreinigungsfilz ausgestattet werden kann. Informationen: www.modellbau-gloeckner.de.

FULGUREX ▸ *50. Teilnahme in Nürnberg*



Die Schweizer Edelschmiede Fulgurex kann mit Fug und Recht als Urgestein unter den Ausstellern der Nürnberger Spielwarenmesse bezeichnet werden. Zum 50. Mal präsentierte man Neuheiten in der Noris-Stadt: Nachträglich zum letztjährigen Simplon-Jubiläum rollen die ersten Drehstrom-Tunnelloks, die Fb 3/5 364 und 365 sowie die so genannten Mietloks 361 und 362 (Bild), in H0 an. Weiter kommt in derselben Baugröße die BLS Fb 2x2/3 No. 101, die von Krauss und AEG gebaut wurde und später als EG 509/510 auch in Deutschland fuhr. Ebenfalls ein Einzelstück war die SBB Be 4/6 12301 (Fb 2x2/3 No. 11301). Im Maßstab 1:87 sollen bei Fulgurex jetzt 200 Stück entstehen. Letztes Jahr war die französische 141 TC eine Spur-0-Neuheit, dieses Jahr ist sie es in H0. In Spur 0 will die EST 230 K ihre Kunden überzeugen. Info: www.fulgurex.ch.

HOBBY-ECKE ▸ *SZB-Personenwagen in H0m*



Als fein detaillierte H0m-Fertigmodelle bietet Hobby-Ecke Schuhmacher die beiden Personenwagen BC4i und C4i (Bild) der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) an. Mit Code-70-Profilen bestückte TT-Gleise mit Stahl-, Holz- und Betonschwellen führt der Kleinserien-Spezialist ebenso wie 30-Grad-Kreuzungen zwischen TT-Normalspur und TTe oder TTm. Das H0-Oberleitungsprogramm erweitert ein verlängerter DB-Mast mit Speiseleitungskonsole. Info: www.Hobby-Ecke.de.

HANDELSAGENTUR ▸ *E 18 und V 80 in TT*

Die Handelsagentur Michael Tillig will dieses Jahr die 2006 angekündigte Reko-03 der DR in TT ausliefern. Besondere Neugier dürften die E 1819 in TT, von der in Nürnberg ein Prototyp zu sehen war, sowie die für 2008 avisierte V 80 der DB, beide für TT, wecken. Infos: Tel. (035971) 90362, E-Mail info@michael-tillig.de.





HELJAN ▸ *Englische Dieselloks*

Das Neuheiten-Programm der Dänen ist übersichtlich. Lediglich für den englischen 00-Markt gibt es ein paar neue Dieselloktypen. Die Nohab der DSB in Spur 0 ist jetzt fertig. Info: www.heljan.dk

KATO/NOCH ▸ *Zigarre in N*

Das Kato-/Noch-Programm erhält 2007 Zuwachs in Form der Limburger Zigarre. Der Akku-Tw ETA 176 soll, nachdem er in H0 bereits erfolgreich eingeführt wurde, nun auch in N erscheinen. www.noch.de

JAGO ▸ *57, 58, 64 in TT*



Fast wie beim Vorbild entwickelt Jürgen Jagoschinski aus dem Fahrwerk der im Programm befindlichen 94.5-17 die preußische G 10 (Bild). Ein weiterer Fünfkuppler ist in Arbeit und soll noch 2007 die Werkstätte in Göppingen verlassen: Die 58.30-Rekolok der DR. Desweiteren war bereits die weit fortgeschrittene Form einer 64 zu sehen. Infos: www.jago-modellbau.de.

KOHS ▸ *Challenger in Messing für Spur 0*



Feinste Messing-Fahrzeuge gab es auch in diesem Jahr wieder am kleinen Stand von Kohs & Company zu sehen. Von gewaltiger Größe war das Spur-0-Modell des berühmten Challengers der Union Pacific (Bild). Passend dazu entwickelt der Hersteller eine Wood Caboose CA-1. Die Außenwände letzterer bestehen tatsächlich aus Holz. Info: www.kohs.com.

KOMBIMODELL ▸ *Hupac-Taschenwagen*



Die Konstruktion der 2006 angekündigten Doppeltaschen-Gelenkwagen (Bild hi.) macht ebenso Fortschritte wie die des Taschenwagens T4 der Hupac, Gattung Sdgns(s). Weit gediehen ist der 60-Fuß-Tragwagen Sgnss (Bild vorne). Die Vierachser werden einzeln oder im Set geliefert. Nur Vorbildfotos gab es vom 80-Fuß-Sggrss. Info: www.kombimodell.de.

KARSEI ▸ *EL 4 und E 176 in TT*



Die DDR-Industrie-E-Lok EL 4 (Bild re.) soll im Frühjahr lieferbar sein, ebenso wie die Akkulok E 176 (Bild li.), deren Vorbild Betriebslok bei der Berliner S-Bahn war. Ende 2007 will Karsei den Akkutriebwagen AT 613/614 (DR Epoche III) anbieten. Für TTm gibt es das Modell der Kö II (DR-199 010-0). Infos: www.karsei-modellbahn.de.

KISS ▸ *Silberlinge und Cab-Forward-Lok*



Am Kiss-Stand waren wieder Modellbahnträume zu betrachten: Spur-0-Bahner dürfen sich auf einen Bubikopf und eine 44 freuen. In Spur I kommen leicht verkürzte Silberlinge in allen Lackierungsvarianten von Silber bis zum aktuellen Verkehrsrot. Das Pfauenaugenmuster der Ursprungswagen wird auf Edelstahl aufgebürstet. Die IIm-Bahner können ein Bernina-Krokodil erwerben und sich unter einer Vielzahl neuer Wagen der Harzer Schmalspurbahnen bedienen. Gigantisch ist die von Kiss vertriebene Cab-Forward-Lok (Bild) der Southern Pacific im Maßstab 1:29. Info: www.kiss-modellbahnen.de

KLEINSPOOR ▸ *NS 2600 „De Beel" in H0*

Die NS-Diesellok 2600 „De Beel" bietet Kleinspoor aus den Niederlanden an. Desweiteren gibt es Modelle eines Ballastwagens für den Kirow-Kran KRC 1200 und die Plasser&Theurer-Gleisbaumaschine UFM 120. Infos: www.kleinspoor.com.



KM1 ▸ *BR 03, BR 57, BR 85 für die Königsspur*



Nicht weniger als drei Modellvorhaben stehen auf dem Plan. Von den diesjährigen Neuheiten in Form der preußischen G 10 (BR 57), der Einheitslok der BR 03 und der Tenderlok der BR 85 war nur wenig zu sehen, ebenso wie von den Rheingoldwagen der späten 20er-Jahre. Info: www.km-1.de.

LEMATEC ▸ *Spur-I-Ludmilla*



In perfekter Metall-Ausführung rollt die DR-132 (Bild) an, die im vergangenen Jahr angekündigt wurde. Ebenfalls noch in diesem Jahr sollen beispielsweise zur Auslieferung kommen: B 3/4 der SBB, Be 5/7 der BLS (beide in N), 141 E der SNCF, BB 8100 der SNCF, ABe 4/4 der RhB in 0m und der Churchill-Pfeil in 0. Info: www.lematec.ch.

LEHNHARDT ▸ *Fairlie-Lok für die Blechbahn*

Die beim Vorbild auf Meterspurgleisen in Reichenbach (Vogtland) eingesetzten Fairlie-Lokomotiven der BR 99.16 gibt es als Blechbahn-Modell (Bild) für 32-Millimeter-Gleise beim eigentlich auf Straßenbahnen spezialisierten Hersteller Dr. Lehnhardt aus Oberlungwitz in Sachsen. Die weiteren Neuheiten spielen sich denn auch bei den Straßenbahnen ab: Nach Vorbild in London entstand eine Doppelstock-Tram und nach Vorbild auf der Isle of Man ein heute noch zu bestaunendes Straßenbahn-Pferdegespann. Zubehör wie Telefonzelle, Werbetafel und Sitzbank rundet die Neuheiten ab. Infos: www.dr-lehnhardt.de.



LOTUS LOKSTATION ▸ *Draisine BM35 in IIm*



In Kleinserie entsteht das IIm-Modell des österreichischen Motorbahnwagens BM35 (Bild), das mit und ohne Sound erhältlich sein wird. Auf Basis der bekannten Stainz von LGB entsteht eine fein detaillierte Nachbildung der Lok 2 der Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB). Im selben Maßstab fertigen die Österreicher ein Haltestellen-Gebäude, bei dem überwiegend Originalmaterialien (Holz, mineralische Putze, Metall) zum Einsatz kommen. Info: www.lotuslok.at.

LUX ▸ *Reinigungswagen für 0 und I*



Alsbald soll es für die beiden Nenngrößen 0 und I den Lux-Gleisreinigungswagen geben. In Nürnberg waren je ein Prototyp für 0 (Bild) und I zu sehen gewesen. Neu für H0 ist eine Radreinigungsanlage, die in eine Platte eingebaut oder als Tischgerät betrieben werden kann. Infos: www.lux-modellbau.de.

L.S. MODELS ▸ *RAe und Aln in H0*

Den RAm hatte die Gruppe L. S. Models/Railtop 2006 bereits vorgestellt. Dieses Jahr wurden im TEE-Rausch der italienische Aln und der Schweizer RAe angekündigt, der auch als späterer RABe produziert werden soll. Die SNCF-E-Lokreihe 36000/436000 gehört ebenfalls zu den Neuankündigungen wie etliche Wagen. Wichtigste Neuheiten sind SNCF-Corail-Wagen, verschiedene Liege- und Schlafwagen von „DB AutoZug“, „DB NachtZug“, „TUI FerienExpress“, und der EN „Jan Kiepura“ (PKP). In Deutschland dürften die LHB-Prototypen (ABvmz und Bvmz) mit gesickten Seitenwänden auf große Resonanz stoßen. Info: www.lsmodels.com.



LOKMANUFAKTUR MÜNCHEN ▸ *73 201 in H0*



In exquisiter Gestaltung rollt die bayerische Tenderlok 73 201 an (Bild). Nicht weniger interessant ist die preußische Zahnrad-Tenderlok T28, die in Gelb-Schwarz als 9101 Erfurt geliefert wird. Info: www.microfeinmechanik.com.

MAKETTE ▸ *Knappsack, Güterwagen in H0*



Überraschung aus Neustadt an der Aisch: Der Güterwagen-Spezialist Makette bietet den Gehäusebausatz für eine Industriedampflok in H0 an (Bild)! Diese Cn2t-Dampfloks baute Krupp bis 1962. Basis für den „Knappsack" bildet eine 80 oder 89 diverser Hersteller. Doch auch in seinem Hauptmetier lässt es Makette nicht ruhen: Selbstentlade-, Zement- und offene Hochbordwagen sind für 2007 avisierte Neuheiten, ebenfalls für H0. Infos: www.makette.de.

MABAR ▸ *Coches de viajeros in H0*

Spanische Reisezugwagen (coches de viajeros) zweiachsiger Bauart (Bild) gibt es neu bei Mabar aus Barcelona. Es gibt sie für die 1., 2. und 3. Klasse, die sich insbesondere in der Fensteraufteilung unterscheiden. Angekündigt für 2007/2008 und bisher nur mir Vorbildfotos illustriert sind der RENFE-E-Triebwagen 463 und eine Garrat-Dampflokomotive der Reihe 282, alles in H0. Infos: www.mabar.es.



MBM CROTTENDORF ▸ *52.90 in TT*



Größeres Engagement verspricht die Modellbahnmanufaktur Crottendorf für die Nenngröße TT. So ist ein Umbausatz in Arbeit, mit dem auf Basis der Tillig-52 eine 52.90 Kohlenstaub (Bild) nachgebildet werden kann. In H0 sind die BR 36 ebenfalls mit Kohlenstaubtender sowie eine 44 mit besonderen Schornstein-Windleitblechen die Neuheiten für 2007. Infos: www.modellbahnmanufaktur-crottendorf.de.

MTH ▸ *F3 in Spur I, Pennsy-K4 in H0*

Die erste H0-Lok von MTH zeigt als Besonderheit radsynchronen Dampfausstoß. Gartenbahner erhalten den US-Diesellok-Klassiker F3, der nur mit zwei A-Units im Set geliefert wird. Eine nicht motorisierte B-Unit ohne Sound ist separat erhältlich. Info: www.railking1gauge.com

MODEL POWER ▸ *FP7 in N*



Die für Personen- wie Güterzüge gebaute FP7 von EMD fertigt der US-Hersteller mit einem Metall-Gehäuse. Aus der Mantua-Classic-Serie brachte Model Power einen 0-6-0-Camelback-Switcher mit nach Nürnberg. Info: www.modelpower.com.

MICRO-METAKIT ▸ *08 1001 der DR in H0*



Als feinst detailliertes Handarbeitsmodell entsteht die ehemals französische 08 1001 (Bild) der DR. Der Tender trägt den Schriftzug „Vorwärts zum Aufbau des Sozialismus". Bezüglich der Gestaltung steht die E06 der DRG den Dampfloks in nichts nach. Lokalbahn-Flair verbreiten die bayerische BB-II (98.7) und die D VI (98.75). Info: www.micro-Metakit.com.

NMJ ▸ *El-15 und B 7-Wagen in H0*



Hauptneuheit ist die norwegische E-Lok-Reihe EL 15, die als vollmetallenes 1:87-Modell in der NMJ-Superline-Reihe produziert wird. Die schnittigen B7-Personenwagen der NSB erscheinen als Kunststoffmodelle in der Topline-Familie (Bild) in vielen Varianten. Modellbahner mit Schwedenaffinität dürfen sich auf einen Strauß vierachsiger SJ-Reisezugwagen aus den 1960er-Jahren freuen. Die über die Landesgrenzen bekannten Wagen erscheinen ebenfalls als Topline-Modelle in H0. Info: www.nmj.no

NAUMBURG & PARTNER EISENBAHNMODELLBAU ▸ *Y-Dieselloks und ETA-Varianten in H0*



Der Naumburg & Parter Eisenbahnmodellbau (NPE) legt eine B-Diesellok in mehreren Varianten auf (Bild, v.li.): Als V 45 der DB, Y 51100 und Y 9100 der SNCF. Entsprechende Handmuster waren in Nürnberg zu sehen. Die Modelle erhalten Lichtwechsel; Gehäuse und Fahrwerk sollen in schwerer Metallausführung entstehen. Die „Limburger Zigarre" ETA 176 erfährt technische und Farbvarianten, unter anderen ist die blau-beige Version ab 1977 vorgesehen. Infos: www.naumburg-eisenbahnmodellbau.de.

PMT ▸ *VB 140 507 für H0*



Kurze Beiwagen baute das Sachsenwerk in Stendal um die Mitte der 1930er-Jahre. Sie wurden auf DR-Neben- und Kleinbahnstrecken zum Teil bis in die 1970er-Jahre eingesetzt. Profi-Modell Thyrow (Pmt) kündigt das H0-Modell des VB 140 507 für Ende 2007 an und zeigte in Nürnberg ein unlackiertes Muster (Bild). Infos: www.pmt-modelle.de.

NORBRASS ▸ *Neue Produktlinie in H0*

Das Sortiment hochwertiger Messing-Kleinserienmodelle ergänzt Norbrass mit preisgünstigeren Kunststoff-Modellen (Sudexpress), ebenfalls für hohe Ansprüchen. Erstes Modell ist die vierachsige portugisische Diesellok der Serie 1400, auch mit ESU-Loksound-Decoder. Erstmals wird es Loks für Wechselstrom geben. Info: www.norbrass.com.

PEREZWET ▸ *Roter Pfeil in Blau für TT*



„Krasnaja Strela" (Roter Pfeil) hieß viele Jahrzehnte der Paradezug der Sowjetischen Staatsbahnen SZD, der die Hauptstadt Moskau mit Leningrad (heute wieder St. Petersburg) verband. Es gab auch Wagen in blauer Sonderlackierung. Von diesen legt Perezwet aus St. Petersburg 2007 eine einmalige Sonderserie für TT auf (Bild). Vertrieben werden die Perezwet-Modelle vom TT-Club Berlin, siehe dort.



PSK MODELBOUW ▸ *Pwg pr 14 in TT*



Bereits vor zwei Jahren wurde der Pwg pr 14 angekündigt. Jetzt ist er endlich da (Bild), er wird zunächst in den Varianten DR und DB (jeweils Epoche III) angeboten. Im Zubehörbereich bietet PSK ein Set mit zwölf Gittermasten für TT an. Info: www.psk-tt.com.

RAILEX ▸ *Neubaukessel-01 in Z*



Als Bausatz fertigt Railex die 01 mit Neubaukessel für Spur Z. Die Teile bestehen größtenteils aus Messing-Schleuderguss und -Ätzteilen. Auf Wunsch wird das Modell auch fertig geliefert. Info: www.railex.de.

SAI ▸ *Trains Exclusivités in H0*



Exklusiv für den französischen Markt offeriert SAI aus F-Saint Benuit sur Loire von Piko gefertigte, maßstäblich lange Corail-Wagen in mehreren H0-Varianten (Bild). Diesel- und Elektrolokomotiven sollen das Programm vervollständigen. In seiner Auto-Retro-Collection, ebenfalls 1 : 87, steht die Peugeot-Limousine 402 B von 1939 im Mittelpunkt. Info: www.maquettes-sai.fr.

RAILTOP ▸ *H0-Universalfahrzeuge für DC-/AC-Betrieb*



Ein echte Neuheit sind die Fahrzeuge für den Betrieb auf Gleich- und Wechselstromanlagen. Erste Modelle dieser neuen Baulinie werden die österreichische Verschublok 1063 und die Schweizer Rangierlok Bm 6/6 sein. Der eingebaute Decoder erkennt selbsttätig, ob er sich auf einer Gleich- oder Wechselstromanlage befindet. Im Wechselstrombetrieb muss lediglich der mitgelieferte Schleifer eingeklippst werden. Der TEE-Triebzug RAe wird gemeinsam mit L.S.-Models produziert, die Crossrail-185.2, beziehungsweise die Re 482/Re 484 gemeinsam mit A.C.M.E. Das umfangreiche Wagenangebot wird um Farbvarianten ergänzt, formneu sind unter anderen österreichische Speisewagen und SBB-Postwagen (Bild). Info: www.railtop.ch

REGNER ▸ *Mh.6 und „Easy-Line"*



Die Auracher Echtdampfschmiede zeigte das Ilm-Modell der Stütztenderdampflok Mh.6 der Mariazellerbahn. Das regnersche Einsteigersortiment „Easy-Line" wird um die Loks Wilma und Vincent bereichert, die für Spurweiten von 30, 32 und 45 Millimetern angeboten werden. Info: www.regner-dampftechnik.de.

VITRAINS ▸ *GTw und SNCB-16 in H0*

Die Italiener waren dieses Jahr erstmals mit einem Stand vertreten. Als Neuheiten kündigten sie einen Stadler-GTw 2/6 an, der in der Lackierung verschiedener Bahngesellschaften kommen soll. Gespannt sein darf man auf das Modell der belgischen Viersystem-E-Lok der Reihe 16, die noch 2007 ausgeliefert werden soll. Ebenso neu sind vierteilige Doppelstocktriebwagen der SNCF. Info: www.vitrains.it.

TT-CLUB BERLIN ▸ *TT-Doppelstock- und -Messwagen*



Die 2006 angekündigten Doppelstock-Einzelwagen sollen ab März lieferbar sein, zunächst in der grünen Ausführung. Bereits zu haben ist dieses Paar Messbeiwagen (Bild), wie sie bei der DR zum Einsatz gekommen sind. Interessant ist ein fünfteiliger Katastrophen - und Rettungszug, wie er bei der DR vorgehalten wurde, aber bis auf Übungen kaum zum Einsatz kam. Info: www.tt-club-modellbahn.de.

WUNDER ▸ *Rheingold in 0, Silberling in I*



Eine komplette Rheingold-Garnitur (Bild: Aussichtswagen) der 1960er-Jahre legen Wunder-Präzisionsmodelle in Spur 0 auf. Mit der 103 und demnächst der E 10 stehen passende Lokomotiven zur Verfügung. In Spur I war ein Wagenkasten eines maßstäblichen Silberlings mit realistischem „Pfauenaugenmuster" zu sehen. Info: www.wunder-modelle.de.

TOLOLOKO ▸ *Ol-49 in H0*



Neu in Nürnberg war Anatol Gacek mit seiner Firma Tololoko. Er fertigt Kleinserien-Kfz in H0, vor allem Fahrzeuge polnischer Herkunft wie Polski-Fiat, Warszawa und Syrena, aber auch eine niederschlesische Eisenbahnbrücke findet man in seinem Programm. Hauptneuheit ist jedoch eine Ol49-Dampflok der PKP, die aus Metall gefertigt und von einem Faulhabermotor angetrieben wird. Info: www.tololoko.pl

Straßenbahnen

BEKA ▸ *„Berolina"-Triebwagen in H0*



In verschiedenen Lackierungsvarianten, darunter wie bei Beka gehabt einer neutralen, ist der zweiachsige Straßenbahnwagen mit Berolina-Fahrgestell und passenden Beiwagen neu im Angebot (Bild). Im Verlauf des Jahres soll die Version mit Union-Fahrgestellen folgen. Für die Nachbildung von Güterverkehr mit der Straßenbahn gbt es einen flachen Pritschenwagen. Infos: www.beka-modelle.de.

H & P ▸ *Straba-Schienenreinigungswagen H0*



Auf Basis der LOWA-ET 54/EB54 entstehen neue H0-Arbeitswagen (Bild hinten), außerdem gibt es einen G 4-Gelenkzug als Arbeitszug. Nützlich ist das Schienenreinigungsmodul (Bild vorn)., das von einem Tw gezogen wird. Die Spur-G-T6A2 sollen im Laufe des Jahres in einer motorisierten Variante erhältlich sein. Ein Triebdrehgestell kann auch nachträglich in das Standmodell montiert werden. Infos: www.HerrmannUndPartner.de.

NAVEMO ▸ *H0-Cobra in Serienausführung*



Die Zürcher Cobra-Tram liefert Navemo in H0 nun in der Lackierung der Serienausführung. Info: www.navemo.ch.

HÖDL-LINIE-8 ▸ *KSW in Z und Saarbahn in H0*



Die KSW-Triebwagen in Spur Z sind fertig., Gleiches gilt für die N-Varianten. Mehr als eine Bedruckungsvariante ist der Amsterdamer Combino. Interessant ist die filigrane Magnetkupplung, die kaum auffällt und erstaunliche Anziehungskräfte entwickelt. Für H0-Bahner von Interesse sind die Zweisystemfahrzeuge der Saarbahn, die innerhalb Saarbrückens als Straßenbahn verkehren, aber auch bis in den französischen SNCF-Bahnhof von Sarreguemines fahren. Info: www.hoedl-linie8.de.



Zubehör

ACT ▸ *Abdeckbänder*

Mit den nur 1 mm breiten selbstklebenden Abdeckstreifen lassen sich beim Spritzlackieren nun auch schmale Zierlinien schützen. Auch 2 mm breite Streifen sind lieferbar. Info: www.aircolortechnik.de.

ALWINS MINIATUREN ▸ *Kate in H0*



Die von Kai Brenneis gefertigte Kate „Achtern Diek" wird exklusiv von Alwins Miniaturen vertrieben. Das aus gelasertem Karton gefertigte Gebäude ist nur als Fertigmodell erhältlich. Info: www.alwinsminiaturen.de.



AEDES ▸ *Wasserschloss aus Bausteinen in 1:100*

Aedes Ars spezialisiert sich auf die Herstellung originalgetreuer Bausätze, die der Kunde Stein auf Stein zusammensetzt. Das Château de Crupet (Bild) besteht aus 2850 Steinen und passt trotz des Maßstabes von 1:100 gut zu H0. Für N gibt es die Lanterna di Genova (1:160) aus Italien und den Tour César (1:170) aus Frankreich. Info: www.aedesars.com.

ATELIER BELLE ÉPOQUE ▸ *0-Fahrradständer*



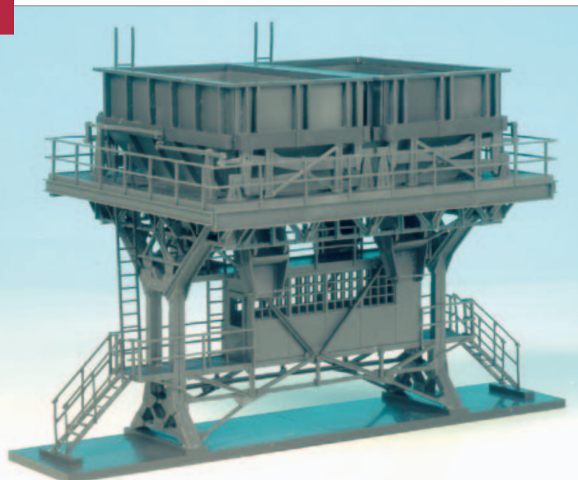
Mit dem Atelier Belle Époque (ABE) stellte sich ein Messeneuling vor. Präsentiert wurde eine Vielzahl exquisiter Modelle zur Anlagenausgestaltung in den Baugrößen 0, H0 und N. Der Fotograf pickte als 0-Neuheiten einen Karren und Fahrradständer heraus. Auch die Fahrräder, die Gasflasche und der Handkarren werden von ABE gefertigt. Info: abe28@wanadoo.fr.

ARTITEC ▸ *Küstenschiff in H0*

Aus den Niederlanden kommt demnächst ein beeindruckendes Küstenschiff in H0, und dazu passend legen die Resinspezialisten von Artitec auch einen Leuchtturm auf. Große, gemauerte Schornsteine dürften manche Industrielandschaft bereichern. Das Fassadensortiment erfährt Zuwachs in Form eines Kaufhauses und eines Notariats. Wichtigste Neuheiten im Kleinteileprogramm sind deutsche Fahrräder, diverse Karren und eine elektrische Bahnsteigkarre mit Anhänger. Info: www.artitec.nl.



AUHAGEN ▸ *Großbekohlung in TT, Taubenschlag in H0*



In diesem Jahr hat Auhagen die TT-Freunde mit einem Leckerbissen bedacht: Die Großbekohlungsanlage von Chemnitz-Hilbersdorf (Bild li.), die noch 2007 in den Handel gelangen soll. In H0 gibt es einen Taubenschlag (Bild re.) in Raumzellenbauweise, der ländliche Szenen effektvoll bereichern kann. Außerdem werden eine Dorfschmiede samt Inneneinrichtung, ein einfacher Lagerschuppen mit Garage und eine kleine DDR-Kaufhalle angeboten. Fenster und eine Zubehör-„Schatzkiste" runden die Neuheiten ab. Infos: www.auhagen.de.



ARV ▸ *Vitrinen-Paternoster*



Mit dem patentierten Vitrinen-Paternoster (Bild) wendet sich das ARV-Team aus Uttenweiler sowohl an Sammler als auch an den Handel. Die weiterentwickelte fahrbare Konstruktion, deren Prototyp der MODELLEISENBAHNER seinerzeit vorstellte, mit staubdichten Gondeln schützt zuverlässig und verhindert selbst bei Kippeffekten ein Herausfallen der Modelle. „Wir sind dem Markt immer ein Stück voraus", lautet denn auch das Motto der PMT-Accessoires GmbH, zu der ARV gehört. www.pmt-shop.de.

BAUER ▸ *Knickflanschrohr in H0*

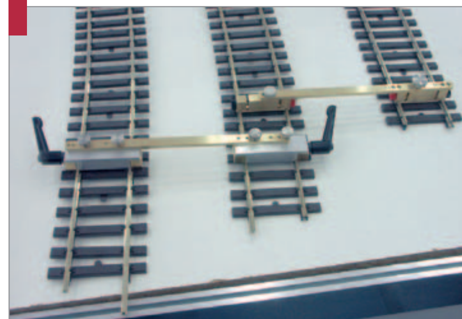


Das Knickflanschrohr (Bild) stellt auf einem H0-Schwerlastwagen ein attraktives Ladegut dar. Kleiner sind die Flanschrohre, die man auf einen normalen Rungenwagen verladen kann. H0- wie N-Bahner erhalten Steinplatten-Sets aus echtem Solnhofener Muschelkalk. Für die H0e-Güterwagen von Roco entwickelte Dieter Bauer Baumstämme, gespaltenes Holz, Abraum und rostige Röhren. Info: www.ladegueter-bauer.de.

BUSCH ▸ *Hopfen und Malz in H0*

Busch hat auch 2007 das Gartenbuch gewälzt und nach für H0 geeigneten Pflanzen Ausschau gehalten. Gefunden hat man Lupinen, Dahlien sowie Gurken und Tomaten. Aus der Familie der Agrarindustrie-Pflanzen hat Busch sich für den Hopfen entschieden, und da eine Brauerei zum Hopfen auch Malz braucht, gibt es noch das nötige Gerstenfeld. Für Modellbahn-Mystizismus sorgen Kornkreise. Zur einfacheren Landschaftsgestaltung gibt es ein Geländebau-Stecksystem. Dazu gehören Kunststoff-Steckverbinder, Wabenplatten aus stabilem Karton und Platten aus Polyurethan, die mit haushaltsüblichen Werkzeugen gestaltet werden können. Formneu im Kfz-Programm ist der Toyota-Geländewagen HZ J 78, die neue C-Klasse aus Untertürkheim, der Fortschritt-Hangtraktor ZT 305 und ein neuer Tabbert-Wohnwagen. Info: www.busch-model.com

BESIG ▸ *Gleisbauhilfe für Spur I*



Beim Realisieren akkurater Parallelgleis-Abstände unterstützt die Gleisbauhilfe (Bild) den Spur-I-Modellbahner. Weitere Neuheiten für die Königsspur sind Telegrafenmasten, ein Wasserkran und ein schmaler Bockkran. Info: Tel. (0911)835843.

DR. SCHROLL ▸ *Buchenwäldchen*



Bereits fertig zum Einbau auf Gewebe montiert, präsentiert Dr. Schroll ein Buchenwäldchen (Bild) mit acht Jungbuchen und diversen Büschen. Das Wäldchen ist auch ohne Büsche erhältlich. Niederes und höheres Buschwerk wird als Böschungsbepflanzung verkauft. Korbweiden sind belaubt oder unbelaubt erhältlich. Info: www.modellbau-dr-schroll.de.

ER-DECOR ▸ *Garten-Pflanzen für H0*



Wenn der H0-Gärtner bei ER-Decor seine Obst- und Gemüsepflanzen kauft, kann er die Arten an der Blattform unterscheiden: Lauch, Kohlrabi, Rhabarber und Rüben (alle Bild). Zu den im Nutzgarten unerwünschten Pflanzen dürften Pestwurz und Farn gehören. Ebenfalls neu sind fein detaillierte H0-Karton-Bausätze. Info: www.er-decor.be.



EPOKE ▸ *Tuborg-Øl und Odense-Remise in H0*



„Die saufen Öl!“ Das ist in Dänemark nichts Ungewöhnliches, denn øl (öl) heißt nichts anderes als Bier. Die typisch dunkelgrünen Tuborg-Kästen sind ebenso zu haben wie eine rote Carlsberg-Variante für H0 (Bild). Außerdem wagt sich Epoke an Größeres heran: Die Remise im Museums-Bw Odense steht auf dem Modell-Programm für H0. Infos: www.epokemodeller.dk.

FALLER ▸ *Funktionsmodell Autohaus in H0*



„Die kleinen Autos werden in Zukunft für reichlich Belebung in der Modellwelt sorgen“, ist sich Faller-Geschäftsführer Horst Neidhard sicher. In der Tat: Die Gütenbacher bewiesen am Messestand, dass das Car-System künftig auch für normale Pkw keine Hürde mehr darstellt. Verfeinerte Technik und kleinere Akkus machen´s möglich, dass Käfer, C-Klassen-Mercedes, Golf und sogar der Trabant 601, wenn auch zunächst nur als Kombi, ihre H0-Runden drehen oder zur Inspektion auf die Funktions-Hebebühne des neuen Autohauses (Bild) fahren. Bewegung kommt auch ins neue H0-Schwerpunktthema Zoo, das mit dem Nachbau des weltberühmten Eingangs zum 2007 100-jährigen Hamburger Tierpark Hagenbeck eine glänzende Eröffnung feiert: Im Eisbärgehege darf ein H0-Prachtexemplar mit einer Tonne spielen. Auf der Höhe der H0-Zeit zeigte sich Faller auch mit dem neuen Niedrigenergiehaus samt Einrichtungs-Sets und dem Planetarium (Bild). Das N-Sortiment erweitern ein rustikales Holzlager sowie Fertigmodelle bekannter Bausätze. Ein eher kleinstädtisches Rathaus für die Baugröße Z soll schon im März ausgeliefert werden.

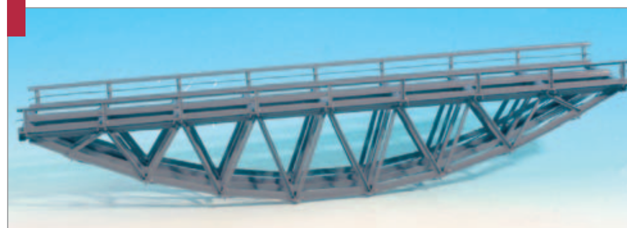


JORDAN ▸ *Seemos und Palmen*



In einer Packung mit 25 sortierten Stückchen Seemos befindet sich genügend Material zur Gestaltung von Modell-(Bahn-)Landschaften (Bild). Wen es in den Süden zieht, der kann seine Anlage künftig mit Palmen verzieren: In einer Packung sind vier Stück mit einer Größe zwischen 15 und 20 Zentimetern. Infos: Tel. (09974) 524, E-Mail: M.v.Jordan@t-online.de.

HACK ▸ *Brücken in N und Z*



Analog zu den Baugrößen H0 und TT bietet Felix Hack komplett aus Metall gelötete N- und Z-Brücken an. In beiden Maßstäben kommen Vorflut-, Kasten-, Bogen- und Fischbauchbrücken zur Ausführung. Für H0 ist zudem eine 63 Zentimeter lange Kastenbrücke erhältlich. Info: hack-bruecken-info@arcor.de.

HEKI ▸ *Vogelbeerbäume*



Im preiswerten Zehner-Pack bietet Heki Vogelbeerbäume (Bild), Birken und Buchen an. Das Cityline genannte Karton-H0-Modellhäusersortiment wird beispielsweise mit einem Eckhaus samt Nebengebäuden, einem Haus mit Torbogen, einem Bahnhofsset und Lagerhallen zügig ausgebaut. Daneben gibt es zur Ausgestaltung Container und Kisten als Ladegut. Zur Umsetzung eigener Gebäude liefert Heki Granit-, Bruchstein- und Ziegelsteinmauer-Kartonbögen. Analog zur H0-Cityline gibt es nun auch fotorealistische N-Gebäude als Kartonbausatz. Wie bei Heki üblich, sind alle Neuheiten sofort verfügbar. Info: www.heki-kittler.de.

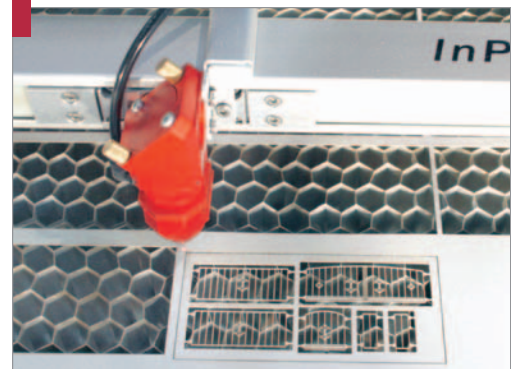
KIBRI ▸ *Zeche Herbede in N, Unicat-Wohnmobil in H0*



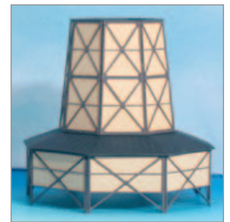
Vor 40 Jahren stieg Kibri in die Nenngröße N ein. Anlass für Geschäftsführer Klaus Sick, die Zeche Herbede, Vorjahrsneuheit in H0, nun auch im Maßstab 1:160 (Bild) anzukündigen. Bereits im zweiten Quartal 2007 sollen die einzelnen Komponenten, Förderturm mit Maschinenhaus, Kohlenwäsche, Verwaltungsturm mit geschlossenem Übergang sowie Zechenverwaltung inklusive Werkstatt, in den Handel kommen. Die Seilfahrt kann mit einem Nachrüstsatz motorisiert werden. Mit überwiegend Fachwerkhäusern aus dem Markgräfler Land, dem Harz und dem Münsterland bieten sich dem H0-Fan zahlreiche Bausätze mit Regionalkolorit. Aus Bauteilneuzusammenstellungen resultieren auch bahnspezifische Hochbauten wie das Wasserhaus in Ziegelbauweise oder das Turmstellwerk mit Gleisbrücke. Eine Formneuheit unter den H0-Straßenfahrzeugen ist das Unimog-Wohnmobil Unicat (Bild). Die Baugröße Z vertreten eine Gründerzeit-Fabrik, eine Güterhalle mit Bockkran und ein Raiffeisen-Lagerhaus.



HMB ▸ *Laserschnitt für Kartonbausätze*



Huppertz-Modellbau aus Arnsberg, im Vorjahr durch seine H0-Zeche bekanntgeworden, demonstrierte auf seinem Messestand in Halle 7A die Möglichkeiten des Laserschnittverfahrens (Bild) im Architekturkarton-Modellbau. Die H0-Kühltürme (Bild) fanden ebenso reges Interesse.



KRAUTHAUSER ▸ *Schwein gehabt*



Tierisch geht es zu bei Ritter C.B. von Krauthauser: In H0 stehen eine ganze Reihe verschiedenster Gespanne zur Abfahrt bereit. Geschichten erzählen können kleine Szenen wie jene, in der der Eber zur Sau gebracht wird (Bild). Krauthauser bietet außerdem etliche Wild- und Nutztiere im Maßstab 1:32 (Spur I) an, und im Maßstab 1:45 (Spur 0) zieht ein Bauer mit Pflug fleißig seine Runden. Infos: www.krauthauser.com.

MKB ▸ *Dammtorbrücke und Industriebauten in H0*



Aus gelasertem Karton fertigt Kai Brenneis einen Brückenbausatz für H0 (Bild). Der Stabilität halber weist die Brücke im Inneren einen stabilen Karton-Kern auf. Eine weitere Neuheit ist ein Sortiment modular aufgebauter dreigeschossiger Industriebauten. Der Vertrieb von MKB-Modellen erfolgt über die Handelsagentur Michael Tillig. Info: www.mkb-modelle.de und www.modellbahnshop-sebnitz.de.



MERTEN ▸ *Zelt-Innenleben*

Das bewegte Zelt war zwar klein, aber für viele die Attraktion schlechthin: Das H0-Paar mit An-Trieb durfte sich bei dezenter Beleuchtung konditionsfördernden Leibesübungen hingeben. Auch sonst bot Merten unter Preiser-Regie auf dem Messestand tiefere Einblicke ins Nachtleben. Mit Tänzerinnen und Bedienung können demnächst sowohl H0- als auch II-Bars ausgestattet werden. Zwei Sets mit ebenfalls handbemalten Passanten und Passantinnen runden das Formneuheiten-Programm ab.

NOCH ▸ *Spiellandschaft Junior und Laser-Cut*



Eine pfiffige Idee ist die neue Spiellandschaft Junior zur Nachwuchsförderung. Auf dem trittfesten dreiteiligen Fertiggelände können sich die jungen Modellbahner austoben. Dabei ist ein Crossover aus Lego, Holzklotz, Kreide und H0-Startpackung ebenso erlaubt. Das Struktur-Hartschaumsegment wächst um eine Kirchenruine, bestehend aus Kirchenschiff, Turm und Kreuzgang. Mehrere All-In-Dioramensets erlauben die schnelle Gestaltung kleinerer Szenen auf der Modellbahn. Im Angebot sind ein Spielplatz, eine Park-Szene, ein Schrebergarten sowie ein Holzplatz. Viele Käufer dürften die neuen Kleinfahrzeuge wie der Einachstraktor, der Weinberg-Schmalspurtraktor und ein Kleinbagger interessieren, die als preiswerte Standmodelle geliefert werden. Laser-Cut ist das neue Zauberwort der Modellbahnbranche, so auch bei Noch: Feinste Zäune, mittels Licht aus speziellem Karton geschnitten, findet man im Neuheitenprogramm. Das Zubehör zur Landschaftsgestaltung wird um zahlreiche Produkte aufgestockt. Außerdem erhalten die Kunden neue Produkt-Sets, die einem bestimmten Thema wie Felsbau, Gewässer oder Naturbaum gewidmet sind. Mehrere Patina-Pülverchen erlauben die realitätsnahe Alterung der heimischen Modellbahnanlage. Info: www.noch.de.

POLA ▸ *Landleben in 1 : 22,5*



Die Marke, seit 1997 bei Faller geführt, gibt sich auch in diesem Jahr recht zurückhaltend: Die Neuheiten beschränken sich fast durchweg auf Ausschmückungen. Lediglich die beiden ländlichen Wohnhäuser, das eine als Bauernhof adaptiert, und die Landmaschinen-Werkstatt (Bild) sind neu im Programm.

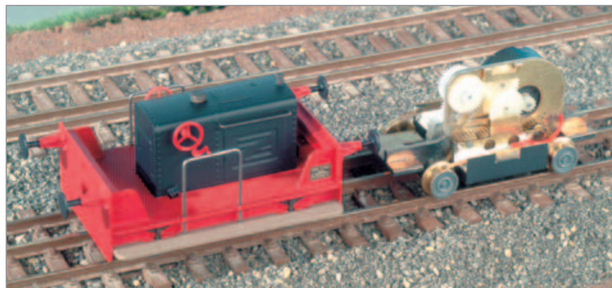
PREISER ▸ *Säuglinge in H0*

Der Überalterung unserer Gesellschaft gebietet Preiser zumindest in H0 Einhalt mit wohlgelaunten Säuglingen. Ein weiteres aktuelles Thema greifen die Kleinkunstwerkstätten mit den Bergarbeitern auf: Die sechs H0-Kumpel lassen sich vom politisch gewollten Ende der Steinkohlenförderung im Jahr 2018 jedenfalls nicht sonderlich beirren. Szenensets, so etwa die Grillparty oder die Geburtstagsfeier, sowie weitere Exklusivfiguren und nicht zuletzt bewegte Miniaturen wie der Polizist mit Kelle und der Straßenbauarbeiter mit Fahne bringen Leben in die H0-Welt. Unter anderen Jäger, Kartenspieler, US-Bahnpersonal und zwei etwas blutarme Vampire machen demnächst die Gartenbahn unsicher. Sitzende Reisende in unbemaltem Zustand schonen die Geldbeutel der Spur-I-, Spur-0- und TT-Fans. In den Nenngrößen TT und N machen sich Eisenbahn-Fans mit der Kamera auf Motivsuche. In N und Z kümmern sich Diakonissen um eine kleine Kinderschar. Info: Paul M. Preiser GmbH, Tel. (09861) 94800.

SCHREIBER ▸ *Altstadthäuser in H0 und N*

„Jetzt auch in 1:160 zu haben sind Altstadthäuser im modernen Design-Standard der H0-Serie", setzt Dr. Uwe Kächler, beim Aue-Verlag aus Möckmühl für die traditionsreichen Schreiber-Bogen zuständig, auch auf die Baugröße N. Im selben Maßstab präsentierte sich das neu konstruierte und gezeichnete Brandenburger Tor, das den aktuellen Zustand des Vorbilds nach der Renovierung wiedergibt. Der Kartonmodellbaubogen berücksichtigt sogar detailliert die Reliefs in den Durchgängen. Die Serie der H0-Altstadtgebäude setzen zwei dreieinhalbgeschossige Arkadenhäuser fort.

REAL-MODELL ▸ *H0-Rangiertraktor, 0-Abort*



Joachim Jüchser setzt sein Engagement bei den Schienenfahrzeugen fort. Jüngstes Beispiel ist der Jung-Rangiertraktor ZN 113. Das H0-Messingmodell wird nur fertig montiert auf den Markt kommen. Dem dänischen Triangel-Triebwagen in H0 spendierte Real-Modell ein neues Getriebe samt Maxon-Motor und Sound. Mit fotometrisch erfassten H0-Resinmodellen der Packhäuser am Hafen des dänischen Skagen besinnt sich Jüchser auf seine erfolgreichen Wurzeln. Gleiches gilt für die Abortanlage Meyersgrund in Nenngröße 0, die bis zur Jahresmitte ausschließlich über die AG Modellbahnbau Spur 0 e.V. zu bekommen ist.

SILHOUETTE ▸ *Karststreifen in 1:87*



Mit den Karststreifen (Bild) aus dem „miniNatur"-Sortiment lässt sich spärlicher Bewuchs darstellen, zwischen dem sich nackter Boden zeigt. Die Karststreifen sind in 1:45 und 1:87 lieferbar und werden für die Jahreszeiten Frühjahr, Sommer, Frühherbst und Spätherbst eingefärbt gefertigt. In voller Blüte steht ein Rapsfeld. Sechsfarbig sortiert sind Blüten erhältlich. Info: www.miniNatur.de.

SCHNABEL ▸ *Litfaßsäule in H0*



Komplett aus Zinnguss fertigt Artur Schnabel eine Litfaßsäule im Maßstab 1:87. Dieses ab der Epoche I verwendbare Anlagendetail kann der Modellbahner selbst dekorieren. Info: www.schnabel-h0.com.

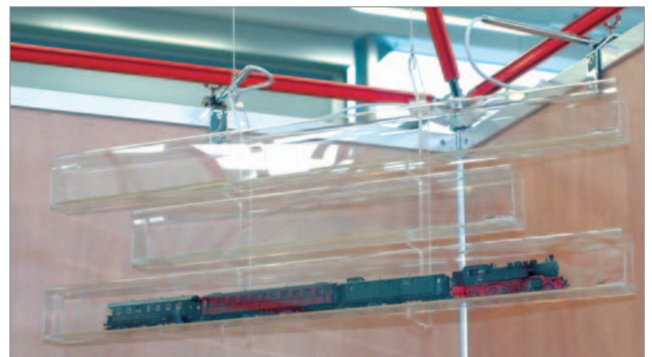
TRIX ▸ *Mercedes-Werk Sindelfingen in H0*



Im Rahmen des H0-Schwerpunktthemas Autofabrik wendet sich die Marke Trix von den bisherigen Kunststoffbausätzen für Gebäude ab: Verwaltung, Fabrikationsgebäude und Torhaus nach Vorbild des Sindelfinger Mercedes-Werks bestehen aus lasergeschnittenem Architekturkarton (Bild). Die passenden Automodelle zum Werkthema am Übergang von der Epoche III zur Epoche IV entstehen in Kooperation mit Schuco. Unter den in Metalldruckguss gefertigten Miniaturen sind auch Modelle, die es bislang in H0 noch nicht gab, so das Strich-Acht-Coupé von Mercedes.

TRAIN SAFE ▸ *Hängebügel und Spur-I-Röhren*

Neu sind Hängebügel für die TS-Vision-Röhren in Dreifach- (BIld), Fünffach- und Siebenfachversion. Für die Spur I sind alle Röhren bis drei Meter Länge erhältlich. Info: www.train-safe.de.



VOLLMER ▸ *Parkhaus in H0*

Mit dem Parkhaus (Bild) hält ein in Autogesellschaften wichtiges Gebäude Einzug ins Vollmer-Sortiment. Das moderne Parkhaus kann am Bahnhof, am Einkaufszentrum oder neben einer Fabrik stehen. In Anlehnung an den neuesten „James-Bond"-Film tauften die Stuttgarter ihr H0-Gebäude „Casino Loyale", womit sie übrigens ihre Loyalität gegenüber Bausatzteilen des Bahnhofes Baden-Baden dokumentierten. Die beiden in Backsteinbauweise realisierten Bahnhöfe Altenburg und Altenkirchen unterscheiden sich nur in der Größe. Mit geänderter Dachform wird der Bahnhof Altenburg zu einem Postamt. Der Streichelzoo wird inklusive einiger Tiere geliefert. Eine „Start und Spar" genannte Gebäudeserie für H0 startet mit zwei alpenländisch wirkenden Wohnhäusern und einem zu diesen passenden Gasthaus. N-Bahner können ihre Bahngleise auf Backsteinarkaden verlegen, die ein Ladengeschäft, einen Kiosk und eine Kneipe beherbergen. Für beide Baugrößen liefert Vollmer Eisenbahnbrücken aus Metall. Info: www.vollmer-kit.de.





Die Verarbeitung der Bauteile ist einfach. Natürlich kann man die Schienenprofile auch verlöten.

Endpunkt

H0e-Prellböcke baut man selbst.

■ Prellböcke für H0e-Anlagen gehören nicht unbedingt zu den von Herstellern bevorzugten Vorbildern. Die Möglichkeit, den Gleisstumpf in einem mit Gras bewachsenen Erdhügel verschwinden zu lassen, befriedigt nicht. Außerdem ist der Nachbau konkreter Originale natürlich reizvoller. Auf einem Foto von Rainer Heinrich war ein Prellbock im Bahnhof Kurort Kipsdorf (Weißeritztalbahn) zu sehen, der als Vorbild für das vorliegende Modell diente. Zur Verarbeitung kommen Reste verkupferten Schienenprofils und H0-Schwellen von Tillig, 0,25 mm starkes Weißblech, eine Gsp0-Tafel (beispielsweise von Auhagen) und ein schmales Streichholz als Befestigungspfosten für die Tafel. Als Klebstoff bewährte sich Zwei-Komponenten-Kleber. Zunächst werden die beiden Schwellen mit einem Skalpell auf eine Länge von 12 mm gebracht. Danach längt man vom Schienenprofil vier 15-mm-Stücke ab und verklebt sie paarweise, Schienenkopf an Schienenkopf. Sie verbinden später die beiden Prellbock-Seitenteile. Man benötigt noch zwei weitere 15 mm lange Profilstücke für die vorderen senkrechten und zwei 18 mm lange für die hinteren schrägen Stützen. Jeweils eine gerade und eine angeschrägte Strebe werden mit dem Schienenfuß an ein Knotenblech geklebt. Dann verbindet man die Doppelschienenprofile mit den Seitenteilen. Dabei ragen die nach vorne zeigenden Schienenfüße ein wenig über die Knotenblechkante hinaus. An den Doppelschienenprofilen wird die Holzschwelle befestigt, wobei sich die Mittelfuge 6,5 mm über Schienenoberkante befinden soll. Schließlich wird die Gleissperrtafel ans passend geschnittene Streichholz geklebt und mittig an den hinteren Schienenfüßen positioniert. Nach Abschluss der Montage streicht man die Knotenbleche rostbraun, die Tafelrückseite einschließlich des Holzpfostens mattschwarz an. Etwas schwarze Farbe in der Mitte der Holzbohlen imitiert Schmierstoff-Rückstände der anstoßenden Trichterkupplungen.

Peter Hauswald



Die Querprofile klebt man stumpf auf die Knotenbleche.



Ein wenig Rostfarbe gibt den Blechen das verwitterte Aussehen.



Matte Farbe an den Bohlen imitiert Fettreste der Kupplungen.

Fotos (4): P. Hauswald

Dübelkübel

Pflanzkübel in H0 entstehen aus Dübelmeterware.

■ Stützmauern aus Beton-Pflanzkübeln erfreuen sich seit mehr als 20 Jahren großer Beliebtheit. Im Modell lassen sich Kübel einfach aus Holzdübeln herstellen. Für H0 eignen sich Dübel mit Durchmessern von 6 oder 8 mm. Diese sägt man auf dieselbe Länge und klebt sie mit Holzleim aneinander. Die nächste Reihe wird um einen halben Kübel versetzt aufgeklebt. Die abschließende obere Reihe wird senkrecht etwas außermittig aufgesägt, damit die Pflanzkübel ein ovales Aussehen erhalten. Nach dem Trocknen des Leims grundiert man die Mauer und lackiert sie in einem gewünschten Farbton. Neben Grau- kommen im Original auch Rotbraun-Töne vor. Abschließend bepflanzt man die Kübel noch oder bestreut sie zumindest mit Erde, damit man nicht sieht, dass die Objekte aus Vollholz bestehen.

Andreas Hubl



Das (übrigens nach Vorbild) gebaute Haus erhält mit den Pflanzkübel-Mauern eine zeitgenössische Gartengestaltung.

Fotos (2): A. Hubl



Neben Bodendeckern (Bild) gehören Blumen und rankendes Grün zur typischen Bepflanzung.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Bemo legt seine Tssd in H0 neu auf. Das überarbeitete und verbesserte Modell erlaubt den Bau einer Lok der zweiten Lieferserie des Jahres 1901.

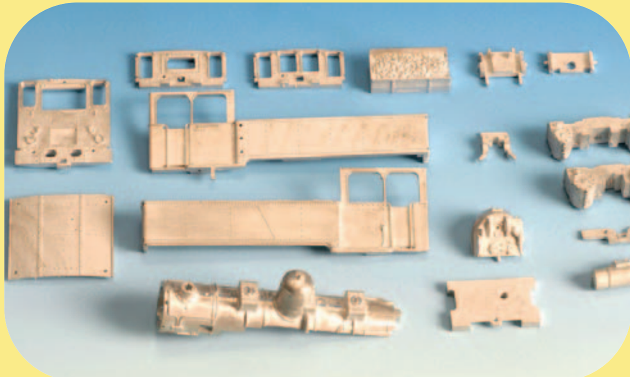
Württemberger Schätzle

Die Baureihe 99^{63}, besser bekannt als Tssd, ist das Symbol württembergischen Schmalspurbetriebs und beliebtes Vorspann-Maskottchen der Fernsehsendung „Eisenbahnromantik". Bei der Neuauflage der schwäbischen Mallet-Lok berücksichtigte Bemo nun die zweite Vorbild-Bauserie. Im Modell änderte sich vor allem die Konstruktion des Gestänges, das jetzt weitestgehend aus gegossenen anstelle geätzten Teilen besteht.

Auch bei der Tssd wurde die neue Konstruktionslinie der Bemo-Gelenk-Lokomotiv-Modelle konsequent fortgesetzt. Die Einfachheit und Übersichtlichkeit des Aufbaues der Antriebsgestelle ist bemerkenswert und kaum noch zu verbessern. Dazu kommt, wenn man zuvor sauber arbeitete, die sichere Funktion.

Die Bauanleitung ist, wie bei Bemo üblich, als Explosionszeichnung aufgebaut. Der Übersichtlichkeit zuliebe sind sich wiederholende Arbeitsschritte, zum Beispiel die Montage der linken und der rechten Steuerung, die jeweils zweimal zu machen ist, nur einmal gezeichnet. Der Bausatz besteht aus sauber gegossenem, bleifreien Weißmetall, Messingguss- und geätzten Teilen. Die Getriebe-

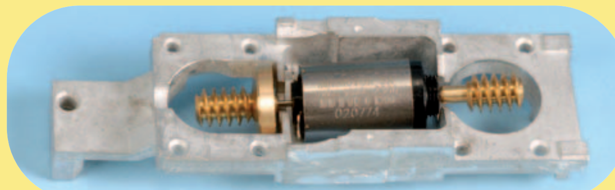




Die Übersicht zeigt die wichtigsten, sauber gegossenen Gehäuseteile aus Weißmetall. Sie erfordern wenig Nacharbeit und sind passgenau.



Alle Messingteile auf einen Blick: Eine Begutachtung vor Baubeginn dient der Qualitätsprüfung und zur Kontrolle der Vollständigkeit.



Erstes Einsetzen des Motors zur Überprüfung der richtigen Lage und zur Kontrolle der Freiräume.



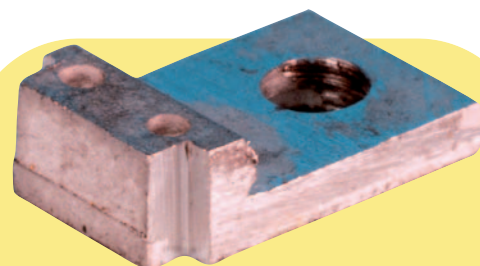
teile bestehen aus Plastik, lassen sich schnell zusammenbauen und sind sehr laufruhig.

Wer ein wenig bastlerisches Geschick besitzt, sollte bei der Tssd dem Bausatz den Vorrang gegenüber dem Fertigmodell geben. Es handelt sich dabei nicht nur um eine gute Methode, Geld zu sparen, der Bausatz kostet etwa 375 Euro und das Fertigmodell zirka 640 Euro, sondern es lässt sich dann auch eine individuelle Lok nach eigenem Wunsch bauen. Der Bausatz gibt für verschiedene Epochen beziehungsweise Varianten alles her. In der Bauanleitung sind dementsprechende Hinweise und Tipps gegeben.

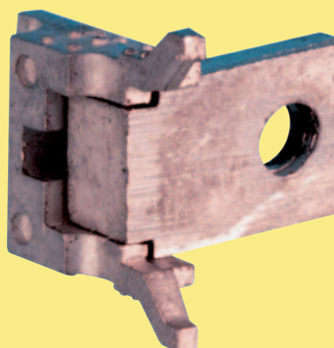
Nach der obligatorischen Kontrolle der Teile sollte man sich jetzt Gedanken über die geplante Lok machen, welche Variante es sein und in welcher Zeit sie fahren soll? Zwar sind die meisten für den Zusammenbau erforderlichen Löcher gebohrt, doch für einige Varianten werden zusätzliche benötigt und die sollte man vor dem Zusammenbau bohren.

Begonnen wird mit dem Fahrwerk und den dazugehörigen Baugruppen. Bitte Schritt für Schritt nach der Anleitung vorgehen, damit ist garantiert, dass beim Zusammenbau nichts im Wege ist. Bei den wenigen Teilen für die Antriebs-Drehgestelle achte man darauf, dass →

Das Vorbild der 99637 ist bis heute erhalten geblieben. Sie steht seit Jahren als Denkmallok an ihrer früheren Wirkungsstätte in der Nähe des ehemaligen Bahnhofs von Bad Buchau.

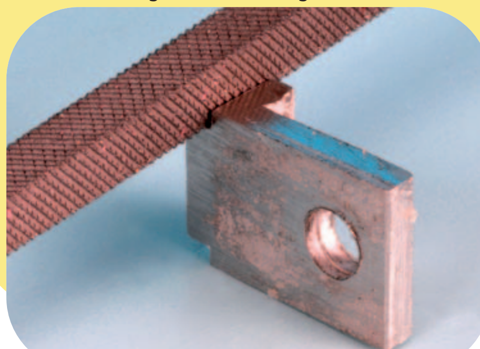


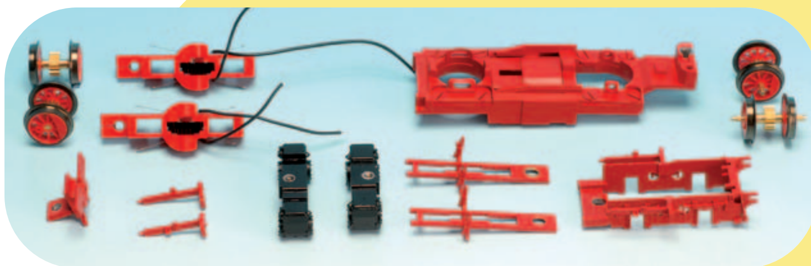
Dieses kleine Fahrwerksteil des vorderen Drehgestells verlangt etwas Präzision in den Ecken.



Die beiden Teile, das linke trägt auch die Schienenräumer, sollen ohne Gewalt exakt zusammenpassen.

Mit einer kleinen Vierkantfeile lässt sich mit wenigen Feilstrichen die Genauigkeit der Passung herstellen.

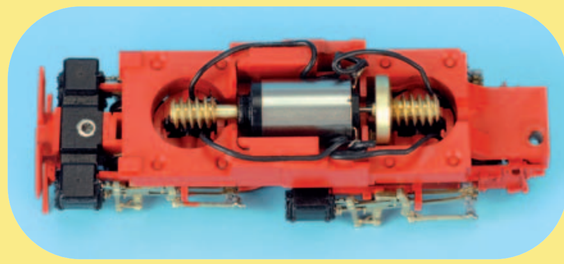




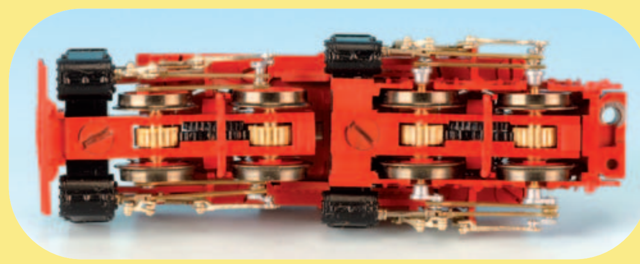
Die Pseudo-Drehgestelle der Bemo-Tssd sind fertig lackiert und bereit zur Endmontage.



Jetzt muss auf die korrekte Lage der Schnecken zu den Schneckenrädern geachtet werden.



Erst wenn das richtige Spiel eingestellt ist, wird der Motor endgültig eingeklebt.



Nach Anlegen einer Spannung kann der saubere Lauf der Steuerung und der Räder begutachtet werden.

die Eingriffe beziehungsweise Verzahnungen sauber und frei von Graten sind.

Tipp: Bevor die Motorhalterung eingeklebt wird, sollte man sehr genau den Eingriff der Schnecken in die beiden Zahnräder (Schneckenräder) überprüfen und gegebenenfalls korrigieren. Es sollte ein Spiel zwischen 0,20 und 0,25 Millimetern eingestellt werden. Zur Kontrolle kann man ein Stückchen Draht mit einem Durchmesser von 0,20 Millimetern zwischen Schnecke und Zahntal (Fußkreis) einschieben. Erst wenn sichergestellt ist, dass beide Schnecken den richtigen Abstand haben, darf verklebt werden.

Bei der Montage der Steuerung muss man etwas Vorsicht walten lassen und sich ein wenig in Geduld üben. Die Laschen dürfen erst zugedrückt werden, wenn man sicher ist, alles richtig platziert zu haben. Ein Auf- und erneutes Zubiegen ist auf Grund der Materialbeschaffenheit selten möglich und wird meist mit einem Bruch quittiert! Nach einer Anprobe und dem Vorbereiten der Gewinde (Schrauben mit etwas Öl und möglichst in Bohrrichtung eindrehen) können die Baugruppenteile des Fahrgestells schon grundiert und lackiert werden.

Das Gehäuse

Die Teile des Gehäuses werden verputzt, das heißt, kleine Angüsse, Trennhäute, Kanten werden mit einer Feile, Sandpapierfeile, Nassschleifpapier (Körnung 600 bis 1200), geebnet. Aber bitte vorsichtig, damit der Aktion nicht feine Details zum Opfer fallen!

Bevor die Lok lackiert wird, sollte sie eine ausgiebige Probefahrt absolvieren. Das Gehäuse kann jetzt noch abgenommen werden, ohne dass man Schaden anrichtet.



Fotos (12): Rainer Albrecht

Danach können die Teile zusammengesteckt und mit Gummiringen um das Führerhaus fixiert werden. Ist alles rechtwinklig und liegen die Seitenteile parallel zueinander, wird mit Sekundenkleber geheftet. Erst nach dem Trocknen und erneuter sorgfältiger Kontrolle wird endgültig verklebt. Wer möchte, kann zur Sicherheit in die inneren Eckverbindungen etwas Füllstoff für Sekundenkleber einbringen und mit Kleber nässen. Wer lieber mit Zweikomponentenkleber arbeitet, kann dies auch tun.

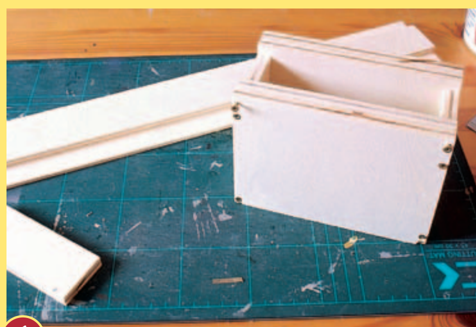
Die Details werden nun nach dem Vorbild angebracht. Sollten manche Teile wie Lampen sehr eng am Gehäuse anliegen, dann ist es ratsam, diese Teile schon vor dem Anbau mit Farbe zu versehen. Dadurch ist die Endlackierung um vieles einfacher und man läuft nicht Gefahr, an schwer zugänglichen Stellen zu dick zu spritzen. Für eine saubere Farbtrennung sind Bremsschläuche, Kohlenkasten, Aufstiege, Luftkessel gesondert zu lackieren und bei der Endmontage anzubringen. Das Gehäuse wird gesäubert und grundiert, zum Beispiel mit Weinert-Metallgrundierung (Best.-Nr.: 2698). Nach ausreichender Trockenzeit werden erst die rot verbleibenden Bereiche mit RAL 3002 (DB) gespritzt. Nach frühestens einem Tag (auch bei Wasser-Acrylfarben) werden die roten Bereiche abgeklebt und mit Schwarz (RAL 9005) gespritzt. Der Einbau des Stehkessels und das Aufschrauben auf das Fahrgestell sind die nächsten Bauschritte. Nun kann die Beschriftung aufgebracht werden und nach dem Trocknen der Schiebebilder wird noch ein hauchfeiner Nebel seidenmatt und farblos aufgesprüht (beispielsweise Microscale Satin). Erst jetzt werden vorsichtig die beigelegten Fenster mit zwei Pinzetten mit wasserlöslichem Alleskleber eingesetzt. Sollte mal ein Tröpfchen Leim danebengehen, kann es mit Wasser und einem Ohrenstäbchen mit Watte schnell beseitigt werden. Bei der Endkontrolle werden eventuelle Lackschäden mit einem kleinen Pinsel beseitigt und das Fahrzeug kann seiner Bestimmung übergeben werden.

„Auf d'r schwäbsche Eisebahne ...“ darf die Tssd nicht fehlen!

Ein Bausatz, für Jedermann geeignet und mit ein wenig Sachverstand und gutem Willen ohne Probleme baubar. Die Netto-Bauzeit beträgt etwa 15 Stunden. Die sehr gut durchdachte Konstruktion führt zu einem schönen Modell mit sehr ausgewogenen und dynamischen Fahreigenschaften. *Rainer Albrecht/al*

Die Baureihe 99^{63} im Überblick

Die Schmalspur-Dampfloks der Reihe Tssd der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen liefen ab 1899 auf der Öchslebahn zwischen Biberach/Riß und Ochsenhausen. Später kamen sie auch auf der Federseebahn zwischen Bad Schussenried und Riedlingen sowie auf der Zabergäubahn zwischen Lauffen am Neckar und Leonbronn und auf der Bottwartalbahn zwischen Marbach/Neckar und Heilbronn Süd zum Einsatz. Insgesamt wurden von der Maschinenfabrik Esslingen neun Lokomotiven in drei Serien zu je drei Loks in den Jahren 1899, 1901 und 1904 mit den Bahnnummern 41 bis 49 geliefert. Bei der Abkürzung Tssd steht das „T“ für Tenderlokomotive, „ss“ bezeichnet eine Schmalspurlokomotive mit der Spurweite 750 Millimeter und das erst später ergänzte „d“ ist die Abkürzung für Duplex-Lokomotive. Duplex, da der Dampf eine zweifache Entspannung erfährt, bei der Tssd zunächst in den kleineren, hinteren, fest im Rahmen gelagerten Hochdruck- und anschließend in den großen Niederdruckzylindern, die im vorderen Drehgestell befestigt sind. Heute bezeichnet man Duplex-Loks als Verbundlokomotiven. Alle Tssd wurden von der DRG übernommen und erhielten die Nummern 99 631 bis 99 639. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs existierten noch vier Maschinen. Sie wurden in folgender Reihenfolge ausgemustert: 99 638, 26. Oktober 1954; 99 639, 27. November 1956; 99 637, 25. März 1965; 99 633, 18. März 1969. Bis heute blieben die beiden Loks 99 633 und 99 637 erhalten. 99 633 gehört der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) und ist als Leihgabe beim Öchsle im Lokschuppen in Ochsenhausen, ihrem ersten Beheimatungsort, ausgestellt. 99 637 ist Denkmal am ehemaligen Bahnhofsvorplatz in Bad Buchau, ihrem letzten Beheimatungsort.



1 Dem Bauwerk dient Pappelsperrholz als Unterbau, verbunden mit Holzleim und Schrauben.



2 Bei der Verkleidung mit Prägeplatten von Faller ist auf die Eckziegelanordnung zu achten.



3 Eine Kartonschablone hilft beim Übertragen der Maße aufs Sperrholz der Bahnsteigtreppenteile.



4 Die Treppenkonstruktion verspachtelt man etwa mit Plasto von Revell und schleift nach.



5 Mit der Airbrushpistole und Betongrau gelingt die Farbgebung der vielstufigen Treppe vorzüglich.



6 Sandwich: Jede Seite des Aufzugsturms erhält einen dreischichtigen Aufbau aus Polystyrolplatten.



Aufgezogen

Typisch für die moderne Bahn sind nicht nur Lärmschutzwände. Liftanlagen, nicht selten in separaten Aufzugstürmen, bestimmen zunehmend das Bild. Matthias Fröhlich regt zum Nachbau an.

In den letzten Jahren wurde bei der Gestaltung von Bahnhöfen, Haltepunkten und Übergängen aller Art besonderes Augenmerk auf die Barrierefreiheit gelegt, geht es hier doch nicht nur um Menschen mit ganz konkreten Beeinträchtigungen in ihrer Mobilität. Die Maßnahmen kommen letztlich allen Reisenden, zum Beispiel Familien mit Kinderwagen, zugute und sorgen so für komfortable Zu- oder Abgänge rund um die Bahn.

Nachdem die Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke ins H0-Diorama integriert wurden (siehe „Lärmschutz-

Wände", MODELLEISENBAHNER 11/2006), steht nun die Gestaltung der Fußgängerbrücke und des Aufzuges auf dem Plan. Erneut werden die Anleihen beim Karlsruher S-Bahn-Haltepunkt „Grötzingen-Krappmühlenweg" gemacht.

Zunächst sägt man aus zehn Millimeter starkem Pappelsperrholz die Seitenteile des in Fahrtrichtung Pforzheim links stehenden Brückenwiderlagers aus. Hierbei wird die gesamte Konstruktion als Wanne gebaut, die später das eigentliche Brückenelement passgenau aufnehmen kann. Der Übergang besteht aus 4 mm starkem Holz, auf dessen Unterseite ein schmalerer Streifen geklebt wird. Das gesamte Widerlager erhält eine Verkleidung aus Kartonprägeplatten. Besonders nahe an das Original kommen die Produkte der Firma Faller. Je nach gewünschtem Zustand können diese noch einen leichten Farbnebel aus der Airbrushpistole vertragen. Bei dem vorliegenden Diorama erhalten die Brücke und der Lift aus optischen Gründen unterschiedlich deutliche Alterungsspuren, da der Aufzug (im Gegensatz zum Original) im Modell erst später installiert wurde. Dieser Vorgang schafft wieder ei- →

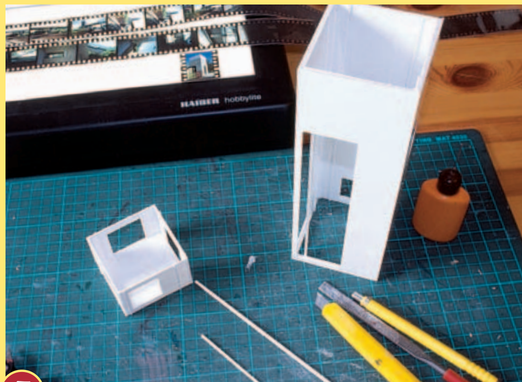
Vertikale Mobilität

Ob Sichtbeton oder, wie inzwischen wieder sehr beliebt, verklinkert, ist Geschmacksache: Bauwerke für Aufzüge sind jedenfalls bei der modernen Bahn im Kommen. Dabei sind die Aufzugstürme, die wegen fehlender Einbaumöglichkeiten in vorhandene Gebäude entstehen, im Grunde nichts anderes als nach außen verlegte solitäre Aufzugsschächte mit Ummantelung. Sie folgen so der Bautradition der Treppentürme. Beim Beispiel des S-Bahn-Haltepunkts Grötzingen-Krappmühlenweg dürften sich Ortsunkundige freilich fragen, welchen Sinn diese Liftanlage etwa für Rollstuhlfahrer hat, die auf den Bahnsteig gelangen wollen. In der Tat keinen, aber keine Sorge: Am anderen Bahnsteigende existiert ein ebenerdiger Zugang. ***hc***

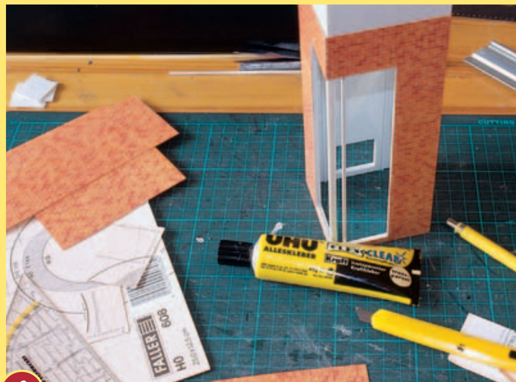
Foto: Fröhlich



S-Bahn-Station Grötzingen-Krappmühlenweg mit Aufzugsturm.



7 Der Aufzugskorb aus Polystyrolplatten muss sich auf den Profilen im Turminneren leicht bewegen lassen.



8 Als Klebstoff für die Ziegelmauerplatten eignet sich Uhu-Kraft, flächig auf den Karton zu verteilen.



9 Erst jetzt werden die großflächigen Scheiben, die aus transparentem Polystyrol bestehen, eingeklebt.



10 Damit sich der Aufzugskorb von den hellen Turminnenwänden abhebt, lackiert man ihn dunkelgrau.



11 Die Position der Brückengeländerstützen markiert man, ehe man mit dem Handbohrer die Löcher setzt.



12 Aus milchigen und transparenten PVC-Plättchen bestehen die Sichtblenden, mit Sekundenkleber fixiert.



13 Moderne Modellbahn enthüllt der Blick von der Gehwegbrücke über die Treppe auf den S-Bahnsteig.



14 Ob da bald ein Sonderzug naht? Jedenfalls macht sich gerade ein Kamerateam bereit für seinen Einsatz.

Fotos: Fröhlich

nen kleinen vorteilhaften farblichen Kontrast.

Die Treppe vom Bahnsteig zur Brücke wird ebenfalls aus Sperrholz hergestellt. Eine Schablone aus Karton hilft, die korrekten Maße für ein bündiges Abschließen mit dem Übergang zu ermitteln. Sind die Maße stimmig, legt man die Schablone auf die Holzplatte und zieht die Umrisse mit einem Bleistift nach. Dann tritt die Tischkreissäge in Aktion. Die Stufen für die Treppe stammen aus dem Sortiment 180519 von Faller, die ebenen Polystyrolplatten zwischen den Stufenabschnitten von Evergreen (Bezugsquelle: Gerstaecker-Bauwerk, Adlerstraße 30-32, 76133 Karlsruhe). Seitenteile und mögliche Spalten werden mit der Plasto-Masse von Revell zugespachtelt und mit Sandpapier geschliffen. Dies verhindert nicht nur unschöne Lücken im Bauwerk, sondern dient gleichzeitig als Putzimitation. Die farbliche Behandlung erfolgt mit der Airbrushpistole und Acrylfarben von Heki. Zunächst wird die gesamte Brücke mit Hekis 6600 (Beton) gespritzt, anschließend die Lasurfarbe 7103 aufgetragen und sofort mit einem fusselfreien Tuch weggewischt. Hierbei bleibt nur in den kleinsten Unebenheiten der Putzstruktur etwas Farbe haften und altert so den Aufstieg auf einfachste Weise. Fast trockene hellgraue Farbe auf einem alten Borstenpinsel flach über die gesamte Konstruktion gestrichen, verstärkt diesen Effekt zusätzlich. Das Geländer aus dem Treppen-Set wird mit wenig Sekundenkleber angebracht.

Der Aufzug wird aus Polystyrolplatten gebaut. Aus Erfahrung kann man tatsächlich klug werden: Nach schlechten mit Verzug der einseitig geklebten Flächen werden nun alle Seitenteile aus drei Schichten Kunststoff hergestellt. Als positiver Nebeneffekt erhöht sich so natürlich insgesamt auch die Stabilität des Gebäudes. Im

Grunde handelt es sich bei einer solchen Konstruktion um ein sehr schlichtes Bauwerk, da aber die zukünftige Motorisierung des Lifts eingeplant wird, muss man im Inneren aus U-Profilen Gleitbahnen für den Aufzugskorb anbringen, was nicht ganz einfach ist. Nur, wenn sich der Korb mit leichtem Spiel hin- und herbewegen lässt, ist die spätere Funktionalität gesichert. Deshalb erfolgen beim Zusammenbau immer wieder ausgiebige Versuchsfahrten: Es darf nichts klemmen, trotzdem sollte genügend Halt in den Schienen vorhanden sein. Daher wird die gesamte Konstruktion erst nach gesicherter Betriebsfähigkeit endgültig verklebt.

Nun folgt die schon vom Widerlager bekannte Verkleidung mit den Faller-Prägeplatten. Als Kleber wird hier UHU-Kraft verwendet, der sehr dünnflächig auf den passgenau zugeschnittenen Karton aufgebracht und nach kurzer Ablüftzeit auf den Kunststoffkorpus geklebt wird. Dabei ist Sparsamkeit Trumpf, denn zuviel Klebstoff kann durch sein Lösungsmittel das Polystyrol in Gummi verwandeln. Blasen und Weichstellen wären die Folge! Besonders schlechte Erfahrungen wurden so beim Verkleben von Auhagen-Verbundsteinplatten auf einem Holzuntergrund gemacht.

Lösungsmittel greift Polystyrol an

Abschließend können nun die großen Fensterflächen und Glastüren eingepasst werden.

Da die Innenseiten des Aufzuges originalgetreu weiß gehalten werden, erfährt der Korb eine farbliche Nachbehandlung mit grauer Farbe. Dies wäre zwar nicht erforderlich, verstärkt aber die visuelle Erkennbarkeit des gerade auf- oder abwärts fahrenden Lifts. Die Gleitbahnen am Äußeren des Korbes werden allerdings sorgfältig wieder gereinigt, da die Farbe sonst wie eine Bremse funktionieren würde.

Einige Preiserlein dürfen nun noch den mit Drähten aufgehängten Aufzug bevölkern.

Steht alles zur Zufriedenheit, muss noch die restliche Umgebung endgültig durchgestaltet werden. Das Brückengeländer wird hierfür probeweise auf das Bauwerk gelegt und die Lage der Stützen mit einem Bleistift markiert. Anschließend werden die Bohrungen mit einem Handbohrer angebracht. Letztlich fehlen jetzt noch die im Original vorhandenen unterschiedlichen Sichtblenden auf dem Übergang. Diese bestehen aus verschiedenen durchsichtigen Plastikplatten von Gerstaecker-Bauwerk, die zugeschnitten und mit wenig Sekundenkleber an die Außenseiten der Brücke geklebt werden.

Insgesamt bildet eine solche, beim Original fast schon alltägliche Konstruktion einen echten Blickfang auf einer Epoche-V-Anlage, die die Individualität der eigenen Modellbahn unterstreicht und besonders bei jüngeren Betrachtern ein stimmiges Bild der Gegenwart erzeugt. Schon deshalb ist es stets ein Gewinn, mit Foto und Notizblock die Strecken des Vorbildes zu besuchen und typische Bauten im Bild festzuhalten. Darüber hinaus sind auch die Kosten überschaubar und Spaß macht der Selbstbau allemal! *Matthias Fröhlich*



Fürwahr ein ganz schöner Brocken, diese ME 26. Die Ausführung macht Appetit auf den Metronom-Zug, der in der Entwicklung ist.

Steckbrief

- V_{max} in Fs. 28 155 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) in Fs. 26
- Auslauf aus V_{max} 278 mm
- Auslauf aus 140 km/h 203 mm
- Anfahren (Fs.1) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 79 g
- Zugkraft Steigung 3% 64 g

- ***Hersteller:*** Hobbytrade, Dänemark
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 182606 (ESU-Nr. 47071)
- ***Andere Ausführungen:*** Gleichstrom analog, Wechselstrom digital, Wechselstrom digital mit Sound
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- ***Kleinster befahrbarer Radius:*** 358 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** 21-polig
- ***Steuerungssystem:*** DCC-Digital mit Soundfunktionen
- ***Kraftübertragung:*** Über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf 4 Achsen
- ***Haftreifen:*** –
- ***Zurüstteile:*** –
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 307 Euro (digital mit Sound), 205 Euro Gleichstrom analog, 235 Euro Wechselstrom digital

Mit der ME 26 in der Ausführung des Siemens-Dispolok-Pools betritt Hobbytrade den deutschen H0-Markt.

Dispo-Kredit

Der noch recht junge dänische Hersteller Hobbytrade hat bislang zumeist Modelle für den skandinavischen Markt konstruiert. Mit der Diesellok ME 26 bedient man nicht nur das Stammpublikum, sondern spricht auch deutsche Modellbahner an. Die Originale, die Siemens 1996 an die Norwegische Staatsbahn (NSB) geliefert hatte, bewährten sich dort nicht und mussten vom Hersteller zurückgenommen werden, der sie überarbeitet dem hauseigenen Lokpool zugeführt hatte.



Schon der erste Kontakt mit der Hobbytrade-Lok lässt Unzufriedenheiten des Käufers mit dem Modell nicht befürchten. Aus der soliden Kunststoff-Verpackung entnimmt der Modellbahner eine fein detaillierte Lok, die mit einem Gewicht von 518 g angenehm schwer in der Hand liegt. Hand anlegen muss der Käufer übrigens nicht, da das Modell bereits komplett zugerüstet geliefert wird. Vorbildentsprechend sind die Schläuche an den Stirnseiten recht hoch montiert, weshalb sie der Modellkupplung nicht im Weg stehen. Durch die eigentlich an skandinavische Verhältnisse angepasste Frontgestaltung wirkt die Maschine ungewöhnlich und unterscheidet sich so von anderen in Deutschland fahrenden Dieselloks. Mit der Form wollte man verhindern, dass Schnee während der Fahrt auf die Stirnfenster gewirbelt wird. Die prägnante Front setzten die Hobbytrade-Entwickler hervorragend ins Modell um. Sämtliche Griffstangen sowie die durchbrochen ausgeführten Ösen zur Abnahme der Dachhauben gefallen durch freistehende Ausführung. Die Lüftergitter sind durchbrochen und lassen so bei der Sound-Version die Geräusche nach draußen. Da ESU die Modelle in Deutschland vertreibt, ist es sicher nicht schwer zu erraten, dass der Ulmer Digital-Spezialist die Decoder liefert. Die Gravuren am Gehäuse gerieten ausreichend tief,

Die Ausführung der Stirnseiten geriet bis auf die etwas schiefen Puffer stimmig.

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; sorgfältige Gravuren; sehr gute Bedruckung; sehr gute Fahreigenschaften; Stromabnahmebasis; guter Auslauf; feiner Sound; Decoder in Schnittstelle

KONTRA Drehgestell-Blenden nicht lackiert; schiefe Puffer; Schriftgröße ESU-Anleitung

PREIS UVP 307 Euro

URTEILE

die Schärfe geht durch den reichlichen Farbauftrag allerdings etwas verloren. Dafür deckt die Lackierung aber hervorragend. Den Drehgestell-Blenden hätte ein Lackauftrag allerdings gut gestanden. Und schiefe Puffer wie beim Redaktionsexemplar müssen auch nicht sein. Die zum Teil mehrfarbige Bedruckung macht auf Anhieb einen ansprechenden Eindruck.

Wer der Dispolok unters Kunststoff-Kleid blicken möchte, braucht nur das Gehäuse in Höhe der zweiten und fünften Haube abzuspreizen. Unter der Außenhaut findet sich der massive Metallrahmen, der den Mittelmotor trägt. Zwei Schwungmassen sind selbstverständlich auch an Bord und sorgen für geschmeidigen Lauf. In Fahrzeugmitte sitzt die Platine samt 21-poliger Schnittstelle, auf der bei Digitalversionen der Decoder steckt. Da die Technik in bekannter Form ausgeführt ist, kann man auch die spärliche Bedienungsanleitung verzeihen. Wer die winzig gedruckte Decoder-Anleitung von ESU entziffern will, sollte sehr gute Augen haben. Glücklicherweise sind die Decoderwerte exzellent gewählt, weshalb man höchstens die Adresse ändern muss. Die Fahreigenschaften geben keinen Anlass zur Kritik, rollt die ME 26 doch taumelfrei und mechanisch leise. Da auf Haftreifen verzichtet wurde, ist die Stromabnahme perfekt. Allerdings wirkt der Antrieb nur auf vier Achsen, doch genügt das Reibungsgewicht, in der Ebene 21 vierachsige Kesselwagen zu befördern. Der ESU-Sound bringt die Geräusche des Vorbilds gut rüber. Das



Gut gravierte Drehgestelle und die sorgfältige Bedruckung befriedigen gehobene Ansprüche.

bläuliche LED-Licht passt zu einer modernen Lok.

Ein Schnäppchen ist die Hobbytrade-ME 26 mit 307 Euro für die Sound-Version sicher nicht, doch rechtfertigen ihre Qualitäten, dass der Modellbahner dem Hersteller und seiner Lok Kredit einräumt.

Jochen Frickel



Gute Reise: Die bad. VIc (75.4) ist mit einer Liliput-Bachmann-Garnitur á la 1930 unterwegs.

Liliput bietet badische H0-Personenwagen von 1901, 1911 und 1912 als DRG-Modelle an.

Ab ins Bad



Durch die klaren Fenster sieht man die Inneneinrichtung. Die Wagennummern sind authentisch.

In den Jahren 1901 und 1911/1912 beschafften die Badischen Staatseisenbahnen zweiachsige Durchgangswagen für die zweite und dritte Klasse. Sie gehörten mit einem Achsstand von 8,50 Metern zu den modernen Personenwagen ihrer Zeit. Dass sich die DRG bei ihren Einheitspersonenwagen unter anderem an diesem Achsstand und der Inneneinrichtung orientierte, dürfte kein Zufall sein.

Liliput-Bachmann hat nun eine Serie dieser Wagen zur Auslieferung gebracht. In der Reihenfolge ihrer Entstehung sind das: Ci Bad 01, BCi Bad 11, Cid Bad 11 und Bi Bad 12.

Ab Werk sind die Wagen mit NEM-311-Radsätzen ausgerüstet. Bei allen Wagen gefällt die detaillierte Gestaltung, was speziell an den Wagenenden und den Übergängen auffällt. Alle Varianten besitzen die gleichen Fahrgestelle, was beim BCi dazu führt, dass das WC-Rohr nicht unter dem WC sitzt!

Farbgebung und Beschriftung sind ausgezeichnet. Die Wagennummern der RBD Karlsruhe sind authentisch und geben den Stand zu Beginn der 1930er-Jahre wieder. Zusammen mit der ebenfalls bei Liliput erhältlichen bad. VIc alias 75.4 lässt sich so eine stilechte Garnitur bilden.

Die Kurvenläufigkeit ist trotz des relativ großen Achsstandes und starr montierter Achslager sehr gut. Dank Kurzkupplungskinematik ergibt sich ein harmonisches Zugbild.

Auch Modellbahnwagen haben heutzutage ihren Preis. Mit je 27,95 Euro je angebotener Variante (unverbindliche Empfehlung des Herstellers) sind sie schon im oberen Segment für Zweiachser.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Detaillierung; Maßstäblichkeit; Farbgebung; Beschriftung; gutes Kurvenfahrverhalten

KONTRA Ein Fahrgestell für alle vier Wagen; etwas teuer

PREIS Je 27,95 Euro (UVP)

URTEILE ☒ ☒ ☒



Ob an die Ostsee oder an den Balaton: „Bastei" und „Intercamp" (v.l.) begleiteten in den Urlaub.

Mit H0-Modellen der DDR-Wohnwagentypen „Bastei" und „Intercamp" von Modell-Mobil kann der nächste Sommerurlaub kommen.

Ab in die Ferien

Ach, waren das noch Zeiten, als die Sommerferien sage und schreibe acht Wochen dauerten, fast den ganzen Juli und den kompletten August! Freilich, die Erwachsenen mussten sich in der Regel mit zwei oder drei Wochen Urlaub am Stück begnügen, aber immerhin war die Spannweite recht groß. Und wer es sich leisten konnte, trat die Reise an die Ostsee oder zum Balaton mit dem eigenen Wohnwagen an. Derer gab es in der DDR nicht die schlechtesten, und die in Georgewitz-Bellwitz in der Oberlausitz hergestellten Wohnanhänger wurden auch exportiert.

Dank Modell-Mobil aus Dresden kann nun der Sommer in 1:87 nachempfunden werden. In Nürnberg präsentierte die kleine Firma Modelle des Wohnwagens „Bastei" in der Variante von 1983 (hergestellt wurde der Typ seit 1977) und des „Intercamp" 355.

Beide Modelle gefallen äußerlich auf Anhieb. Die klare Formensprache des „Bastei" ist ebenso gut getroffen wie die aerodynamisch vielleicht gelungenere Gestaltung des „Intercamp". Auch die Farbgebung beider Modelle trifft den Eindruck der Vorbilder. Beim „Intercamp" könnte man bemängeln, dass der gesickte Bereich farblich nicht abgesetzt wurde.

Die Maßstäblichkeit wurde exakt gewahrt. Details wie Lüfter, Türgriff oder Schlussleuchten sind Bestandteil der Gehäuseform und farblich abgesetzt. Besonders nett ist die Darstellung der Inneneinrichtung.

Was man vermisst, ist jegliche Beschriftung. Auch wurde bei der Gestaltung der Fensterpartien die einfache Variante mit Hinterlegen gewählt. Im Grunde ist das aber schon alles, was an Kritik anzubringen ist. Für die Darstellung von Urlaubsszenen können die Wohnwagenmodelle dennoch empfohlen werden. Mit jeweils 18 Euro ist der Preis für ein Kleinserienmodell in Ordnung. Die Bestellung erfolgt direkt beim Hersteller. Weitere Informationen: www.modell-mobildresden.de, Tel. (0351) 8030521. *Henning Bösherz*



„Bastei" (li.) und „Intercamp" wurden auch ins „nichtsozialistische Ausland" exportiert.

Auf einen Blick

PRO Formen und Farbgebung; Maßstäblichkeit; Inneneinrichtung

KONTRA Keine Beschriftung; einfache Fenstereinsätze

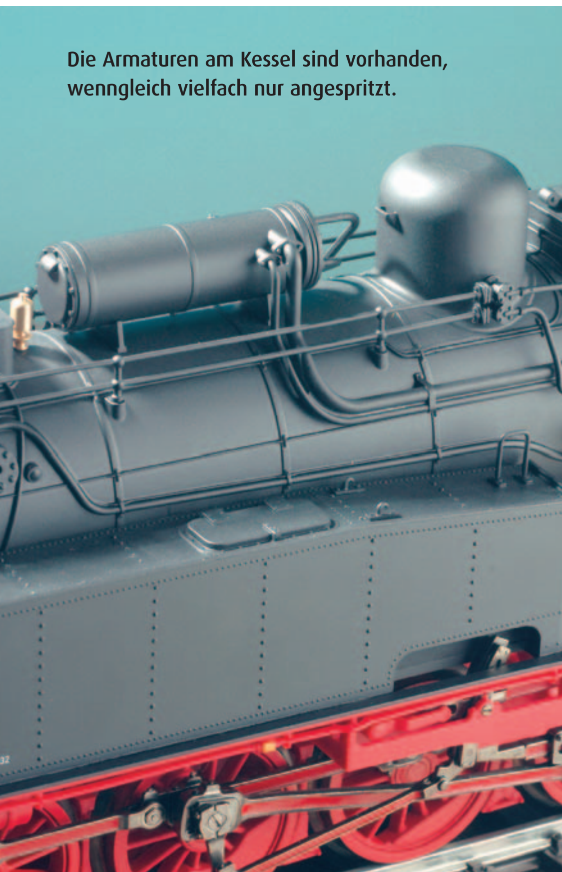
PREIS Je 18 Euro

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

WANDERER ZWISCHEN DEN WELTEN


Die Armaturen am Kessel sind vorhanden, wenngleich vielfach nur angespritzt.


Der Führerstand weist eine Inneneinrichtung auf.

Märklin präsentiert die nahezu universell einsetzbare 94.5-17 für die Königsspur.



Die Entkupplungsfunktion der Klauenkupplung macht die 94 ideal zum Rangieren.

Sie bauen Ihre Anlage im Maßstab 1:32 und benötigen Triebfahrzeuge für den schweren Güterverkehr, für Nahgüterzüge, für Personen- und Eilzüge und für den Rangierdienst? Und Sie denken, dass Sie für so viele Loks keinen Platz haben? Keine Angst, eigentlich brauchen Sie nur eine Lok: Die 94.5-17.

Das in mehr als 1200 Exemplaren gebaute Vorbild war, obwohl speziell für den Dienst auf steigungsreichen Strecken entwickelt, nahezu in ganz Deutschland im Einsatz. Erst in den 70er-Jahren schieden die letzten Loks bei beiden deutschen Bahnen aus dem Betriebsbestand aus.

Wie bei einem Märklin-Modell nicht anders zu erwarten, besteht die 94 weitgehend aus Metall. Der Werkstoff fasst sich nicht nur angenehm an, es ist auch gewährleistet, dass der Fünfkuppler angemessen lange Züge ziehen kann. Da die Räder der letzten Achse außerdem noch mit Haftreifen belegt sind, ist die 94 in der Lage, mindestens 20 Güterwagen in der Ebene zu befördern. Im analogen wie im digitalen Betrieb gefällt die Getriebeauslegung. Mit voll aufgerissenem Regler fährt die Lok mit moderaten 70 (digital) beziehungsweise 78 km/h durch die Lande. Minimal ist bei beiden Betriebsarten etwa 1 km/h möglich. Während das Tempo im Analogbetrieb nahezu linear mit der Spannung ansteigt, missfällt wie bei vielen Märklin-H0-Loks der unnötig große Langsamfahrbereich (16 km/h in der 60. von 128 Fahrstufen) an den hauseigenen Digital-Zentralen „Mobile“- und „Central-Station“ (Messwerte wurden mit der „ECoS“ von ESU ermittelt). Mit der an der „Central-Station“ eingestellten linearen Geschwindigkeitskurve macht das Fahren mit der 94 am meisten Spaß. Serienmäßig trägt die Lok einen Sounddecoder, der allerdings nur im Digitalbetrieb Geräusche von sich gibt. Moderne Sound-Decoder für Großbahnen können das →

Die Wucht des Vorbilds kommt im Maßstab 1:32 hervorragend rüber – Eisenbahn pur eben!

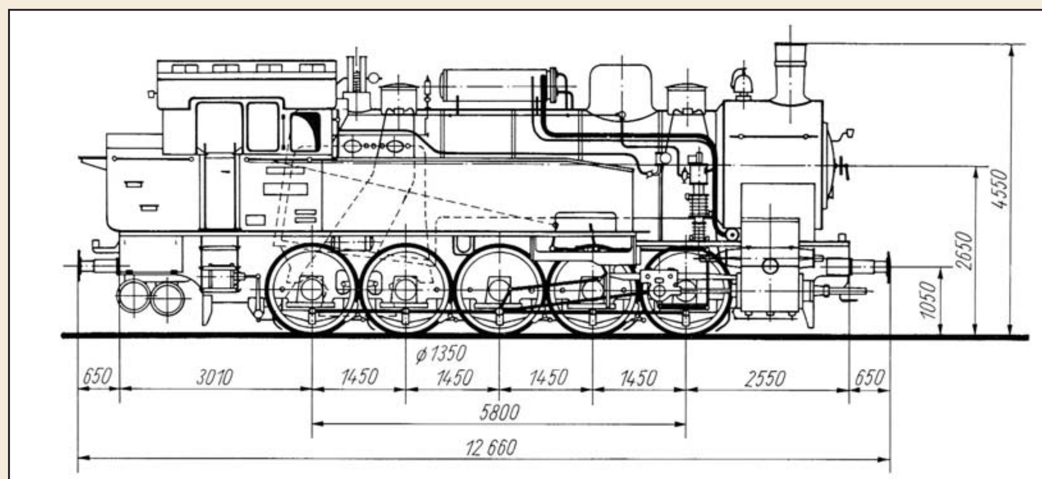


Die seidenmatte Lackierung bringt die Gravuren an der Pumpe sehr gut zur Geltung.

MESS- UND DATENBLATT



BR 94.5-17 der DB von Märklin in Spur I



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 941343 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: I/45 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2006
Epoche: III
Katalognummer: 55941
Im Handel seit: Januar 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 3522 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 1020 mm
Kupplung: Beidseitig Spur-I-Klauenkupplung mit Fernentkupplung; Originalkupplungen liegen bei
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 1899 Euro (Die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

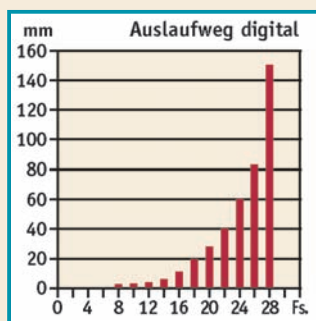
Stromsystem: Zweileiter-Gleich- oder Wechselstrom; Motorola-Digital
Nennspannung: 18 Volt
Steuerungssystem: „mfx"-Motorola
Stromabnahme: Über Radinnenschleifer auf alle Räder
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal

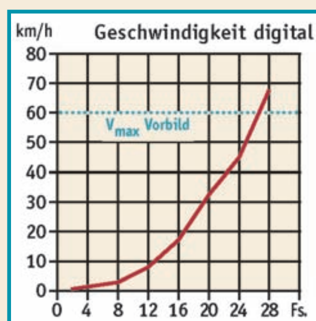
 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die 5. Kuppelachse, die anderen Treibachsen werden über Kuppelstangen mitgenommen
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 870 Gramm
3 % Steigung: 822 Gramm

 Service

Gehäusedemontage: Ist wegen des wartungsfreien Motors nicht vorgesehen
Zurüstteile: Originalkupplungen
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Vorbildinformationen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz, Modell mit Holzsockel verschraubt
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





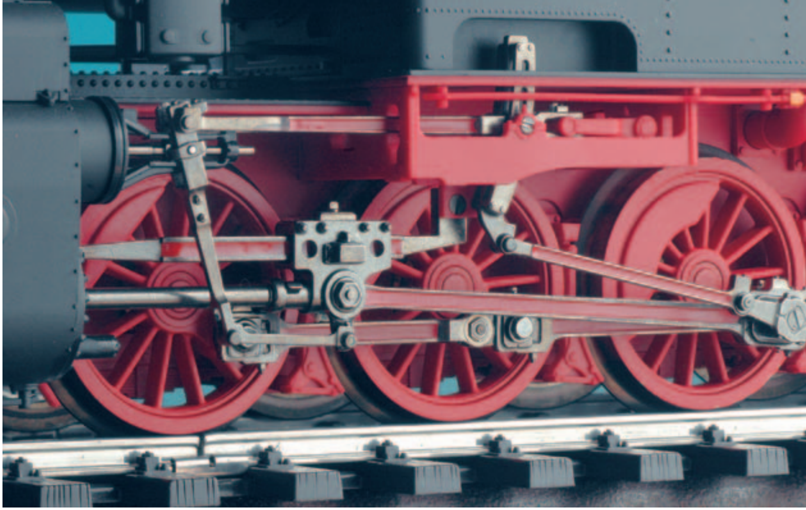
U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 10 Prozent für I
Fs. = Fahrstufe

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:32	Modell
Länge über Puffer	12660	395,6	403,8
Achsstand der Lok	5800	181,2	184
Treibraddurchmesser	1350	42,2	39,7
Achsabstand	1450	45,3	46,2
Vorderer Überhang	2550	79,7	82,2
Hinterer Überhang	3010	94	94,6

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	6,2	1	–
Kriechen	5,9	<1	–
U_{Nenn}	18	78	258
V_{max}Vorbild	16	60	166
bei 30 km/h	10,2	30	61

auch im Analogbetrieb. Die Qualität der Geräusche ist befriedigend, auch wenn der im Kohlenkasten untergebrachte Lautsprecher die Bässe nicht ganz überzeugend freisetzt. Wer Vergleiche mit Konkurrenzprodukten zieht, muss aber bedenken, dass diese mindestens 1000 Euro teurer sind als die Märklin-Lok. Die Getriebegeräusche sind im gesamten Geschwindigkeitsbereich moderat. Da die Entwickler auf den Einsatz von niedrigen Spurkränzen verzichtet haben, legt der Fünfkuppler auch auf weniger gut verlegten Gartenbahn-Gleisen ein sehr gutes Fahrverhalten an den Tag. Dass die Lok in den für erheblich grobere Radsätze ausgelegten Spur-G-Weichen etwas rumpelt, ist ihr nicht anzulasten. Obwohl eigentlich nicht für den Freilandeinsatz gebaut, beweist die Lok dort Nehmer-Qualitäten. Bei Regen oder Schnee hat das Modell indes nichts im Freien verloren. 1020-mm-Radien bewältigt die 94 ohne Zwängen. Trotz der großen Überhänge befahren die Lok und ein nicht eben kurzer gedeckter Güterwagen Gl 11 auch Gegenkurven ohne Ausgleichsgerade problemlos. Damit man die Wagen auch an jeder Stelle der Anlage abkuppeln kann, besitzt die Lok eine über die Funktionstaste F4 („Mobile-Station" F6) bedienbare Kupplung.

Das Modell ist serienmäßig mit einem Dampfentwickler ausgestattet, der digital schaltbar ist und der den Rauch von der Fahrgeschwindigkeit unabhängig abgibt. Analogbahner müssen darauf achten, dass stets genug Dampföl im Entwickler ist. Da die elektrischen Kontakte für die Zusatzfunktionen aber freundlicherweise im lokführerseitigen Wasserkasten (Öffnen ist in der Anleitung beschrieben) gut zugänglich sind, kann man den Dampfentwickler bei Bedarf einfach stilllegen. Dazu ist gerade beim Betrieb in geschlossenen Räumen zu raten.



Die 1. Achse ist um die Fahrzeuglängsachse kippbar, 2. und 3. Achse sind gefedert, 4. und 5. Achse sind nur seitenverschiebbar. So rollt's auch auf schlechten Gleisen.

Die Gravuren des Metall-Gehäuses geben die wesentlichen Einzelheiten gut wieder. Bei der 94 wurde der Robustheit zuliebe auf die freistehende Ausführung vieler beim Vorbild eng am Kessel anliegender Leitungen verzichtet. Das hat zur Folge, dass gerade bei Fotografien mit einem Normal- oder gar mit einem Teleobjektiv die Maschine kaum von einem guten H0-Modell zu unterscheiden ist. Außer der hinteren oberen sind die Laternen allesamt freistehend ausgeführt. Alle geben gelbliches LED-Licht ab. Die Einrichtung der Führerstandsarmaturen ist angedeutet. Die freistehenden Griffstangen aus Metall gefallen; dass die Türen nicht zu öffnen sind, ist schade. Wegen der höheren Spurkränze mussten zur Einhaltung des Achsstandes die Raddurchmesser um knapp 3 mm reduziert werden. So ergeben sich stimmig proportionierte Überhänge. Unberücksichtigt blieben die wegen der Überhänge notwendigen großen Pufferteller. Auch die Dampfheizkupplungen fehlen. Korrekt positionierte Schienenräumer, Sandstreurohre und in Radebene liegende Bremsklötze dürfen als angemessen gelten. DB-Logo und Loknummer sind auf Metallschildern graviert.

Märklin hat mit der 94 ein gut gestaltetes Modell mit ausgeglichenen Fahreigenschaften auf die Räder gestellt. Die Fahrwerksgestaltung der für 1899 Euro angebotenen Lok eignet sich sogar für den Einsatz auf schlecht verlegten Spur-G-Gleisen. Auch diesbezüglich wandert die 94 also zwischen den Welten. So gesehen, kann man der Märklin-Lok ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis attestieren.

Jochen Frickel

Kommentar

„Schon wieder Mehrfach-Entwicklungen", stöhnten Spur-I-Bahner vor zwei Jahren, als Märklin, Kiss und KM1 Modelle der 94.5-17 ankündigten. Doch Zielgruppen und demzufolge die Ausführung unterscheiden sich. Bei der Märklin-Lok steht nicht jede Leitung frei, man muss mit tolerierbaren Maßabweichungen leben, dafür verträgt sie auch rohe Behandlung und nimmt schlechte Gleislagen nicht krumm. Gerade am Fahrwerk sind viele exponierte Teile gesteckt und lassen sich bei Beschädigung problemlos ersetzen. Die gestalterische Perfektion einer sogar mit Finescale-Radsätzen lieferbaren KM1-Maschine erreicht die Märklin-Lok nicht. Wer aber die lausige Spannungsübertragung vieler Spur-I-Gleise kennt, wird die Märklin-94 für die Fähigkeit, Gartenbahngleise befahren zu können, lieben. ***Jochen Frickel***



Der Merkur lässt sich in allen Baugrößen zumindest in einer Epoche nachbilden.

Im Planetarium

Marktübersichten sind Fleißarbeit für den Redakteur – und eine prächtige Möglichkeit, sich bei den Herstellern in die Nesseln zu setzen.

„Aber wir haben doch auch eine Epoche-IV-Ausführung der 110.1“, klagen sie. Ja schon, aber für den Zuglauf von 1969/70 sollte sie halt blau, nicht beige-ozeanblau sein. Legt man solche Kriterien an, sieht das Angebot bei manchen Modellen selbst in H0 gar übersichtlich aus. So macht dem Modellbahner besonders die Gewohnheit der Hersteller zu schaffen, viele Modelle nur als Jahressonderserien und anschließend für andere Epochen beschriftet anzubieten.

Trotzdem lässt sich der Merkur in den Baugrößen I, H0, TT, N und Z zumindest für eine Epoche aus Großserien-Modellen nachbilden. Der Übergang zwischen Groß- und Kleinserie in der Spur I ist fließend. Das Geld für ein Triebfahrzeug fließt darum zu einem Kleinserienhesteller. Gänzlich auf Kleinserien-Produkte ist man in der Baugröße 0 angewiesen, weshalb sie in der Übersicht nicht auftaucht. In H0 findet man das

Wagen für den Merkur (Auswahl

Epoche	I
IIIa (F3/F4; Bauarten -28, -35)	–
IIIb (F3/F4; Am-Wagen +	-Mä 58011 (Am)
Schürzenspeisewagen WR)	58133 (WR)
IVa, 1969/70 (D 336/337;	–
ABm, Bnrz, BDm, Bm, Am, WRm)	
IVb (IC 30/31; Avm, Apm, ARmz,	–
Bm, Bpm)	

umfangreichste Angebot an Loks und Wagen. Die wenigen Lücken sind darauf zurückzuführen, dass kaum ein Hersteller Fahrzeuge in denselben Farben für benachbar-

Komplett aus Liliput-Fahrzeugen (BR 05 und Wagen der Bauart 1928) wird der Merkur der frühen 50er-Jahre zusammengestellt.

1986 bestand der IC30 Kopenhagen – Frankfurt (M) ab Hamburg-Altona aus: 2x Avm, Apm, ARmz, 2x Bm, Bpm, 2x Bm, 2x Bpm, Bm.



Der D336 des Winterfahrplans 1969/70 wird zwischen Osnabrück und Wiesbaden gebildet aus: Bnrz, BDm, 2x Bm, 2x Am, WR, Am, 4x Bm.

aus Modellen von 2006, inklusive Neuheiten 2007)

H0	TT	N	Z
-Lil. L384411,	–	-Tr. 15734, 15735	–
L382701	15736 (WR)		
-Mä. 43929 (Set	-Ti. 13670 (Am),	-Fl. 8641 (Am),	Mä: Set 87355 (WR, 3x Am)
F-Zug Hans Sachs)	13692 (WRm132)	Fl. 8633 (WR4ü35),	
Ade 330403 (Am)	od. Fl. 8644 (WRm132)		
Fl. 5601 (Am),			
Ri. HR4012, Lil. L383691			
-Ro. 44754 (ABm) -Ti: Set 01456	-alle Fl. 8110 (Am),		Mä: 8710 (Am), 8711 (Bm)
44752 (Bm), 44753 (Am)	(WRm, 2x Am)	8112 (WRm132), 8113 (ABm),	8713 (WRm132)
45810 (WRm132); Ade		8114 (Bm), Tr. 15721 (Bnrb, Ep III)	
300303 (BDm), 300103			
(Bm), 300453 (Am)			
-Ro: Avm, Apm, Bm, Bpm	-Ti: Set	-Fl: Avm, Apm, WR, Bm, Bpm	–
-Mä: Avm, Apm, Bm	01479 (Avm, Apm),	-Tr: Set 15805 (Apm, 2x Avm,	
-Ri: (Set HR4034; Avm, Apm	13691(WRm132),	WRm, 3x Bpm, 3x Bm)	
ARmz)	13677 (Bm)		
-Fl: Avm, Apm, WRm, Bm, Bpm			

te Epochen anbietet. So dürfte die 01 für die Epoche IIIa eigentlich noch kein DB-Logo, sondern einen „Deutsche-Bundesbahn"-Schriftzug tragen. In solchen Fällen sollte der Modellbahner ebenso ein Auge zudrücken wie bei der Bespannung des D336/337, der dann halt mit einer nach Epoche III beschrifteten Bügelfalten-E10 statt der korrekten Epoche-IV-110 durch die Lande fährt. Problematisch ist in H0 die Kombination von 26,4-m-Schnellzugwagen unterschiedlicher Hersteller. Märklin/Trix und Fleischmann bauen im Längenmaßstab 1:93,5, Ade, Rivarossi und Roco in 1:87. Die schmalen Märklin/Trix-Wagen sollten nur in Notfällen mit einem Schürzen-Speisewagen im Verband laufen. 26,4-m-Wagen im Längenmaßstab 1:100 sind nurmehr auf dem Gebrauchtmarkt zu erstehen.

Getreu dem Vorbild kann man auch im Modell die Zugbilder variieren. Wenn für den TT-IC keine 103 verfügbar ist, muss halt eine Bügelfalten-110 von Tillig oder Kühn einspringen. In anderen Baugrößen ist in diesen Fällen sicher eine 112 oder eine 111 verfügbar.

Beim bereits erwähnten D336/337 kann man beispielsweise zwischen mehreren Speisewagen wählen. Der zu bevorzugende WRümh132 könnte notfalls durch einen alten Schürzen-Speisewagen (mit Gummi-Faltenbälgen) oder durch einen Halbspeisewagen ersetzt werden. Dem N-Bahner bietet sich ein breites Angebot an Fahrzeugen, wobei man bei der Kombination von älteren Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller auf die Puffer- und Fahrzeughöhen achten sollte. Den Volltreffer landen Epoche-IV-Fans mit dem Minitrix-IC-Set 15805, das alle notwendigen Wagen enthält und maximal durch einen Wagen und natürlich die Lok ergänzt werden muss. In der kleinsten Baugröße Z lassen sich immerhin zwei Zuggarnituren annähernd vorbildgerecht nachbilden.

Jochen Frickel

Großserien-Lokomotiven (Auswahl)

Epoche		H0	TT	N	Z
IIIa	01	Mä/Tr, Ro	Ti	Ar, Tr	–
	03	Fl	–	Tr	–
	03.10	Ro	–	Tr	–
	05	Lil, Mä/Tr	–	Ar	–
	V200 Vorserie	Ro	–	–	–
IIIb	V200 Serie	Mä/Tr	–	Ro, Tr	–
	V200.1	–	Ti	Fl, Tr	Mä
	E10.1	Ro	–	–	–
	E10.3	Mä/Tr	Ti	Tr	Mä
IVa	110.1	–	–	Fl	–
ab IVa	103	Fl, Ro	–	Fl, Tr	–

Abkürzungen: Ar = Arnold, Fl = Fleischmann, Lil = Liliput, Mä = Märklin, Ri = Rivarossi, Ro = Roco, Ti = Tillig, Tr = Trix

In den 60er-Jahren lief der Merkur mit drei Am-Wagen und einem Speisewagen. Vorserien-V200, Am: Roco; WR von Liliput.



Fotos: Frickel

Das Fährschiff Oldenburg hat festgemacht und löscht nun seine Ladung, die die Inselbahn mit ihrer Deutz-Lok weiterbefördert.

Anleger

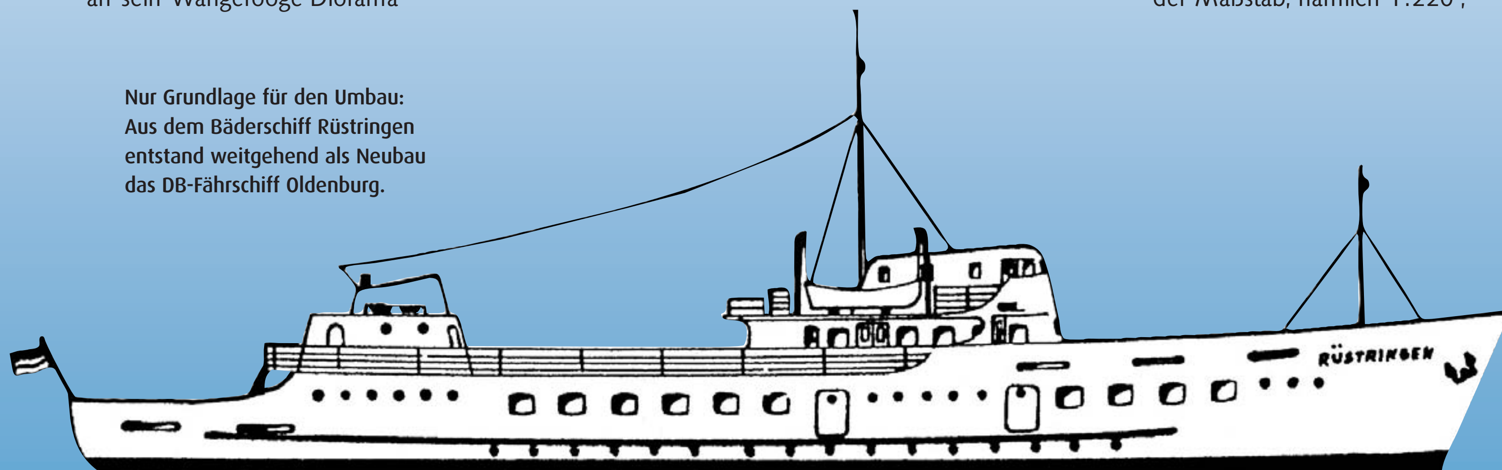
Mole, Inselbahn und Fährschiff: Die Anlegestelle auf Wangerooge baute Wolfgang Güttler in Z nach.

Reif für die Insel? Oder etwa nicht?

Wolfgang Güttler lacht: „Zugegeben, die Seefahrt und der Schiffsmodellbau haben mich schon immer interessiert." Aber, so der noch 55-Jährige, dermaßen stressig sei sein Beruf denn auch wieder nicht, dass er sich nun umgehend auf ein Eiland zurückziehen müsse.

So reicht es dem Polizeihauptkommissar völlig, ab und an sein Wangerooge-Diorama in der das Maß vorgebenden Glasvitrine zu betrachten. Nur wenig größer als ein DIN-A-3-Blatt ist es, doch das genügt dem Schwerter, sich dabei an lange zurückliegende Ferien und spätere Urlaube auf der Nordseeinsel zu erinnern.

Trotz der geringen Grundfläche des Dioramas sind Wangerooges Westanleger, die Inselbahn und der Schiffsverkehr in Szene gesetzt. „Sicher das Besondere an meiner Bastelei ist der Maßstab, nämlich 1:220",



Nur Grundlage für den Umbau: Aus dem Bäderschiff Rüstringen entstand weitgehend als Neubau das DB-Fährschiff Oldenburg.

findet nicht nur Wolfgang Güttler, stand seinerzeit vor dem Problem, dass es außer ein paar Z-Figürchen nichts wirklich Passendes in dieser Baugröße gab.

Doch das schreckte den gebürtigen Lüdenscheider nicht. „Die Inselbahnfahrzeuge habe ich selbst entworfen und gefertigt, wobei mir die eigene Anschauung und meine Vorbildfotos halfen", erläutert Güttler und ergänzt, fast entschuldigend: „Natürlich waren in diesem Maßstab Kompromisse notwendig."

Die man freilich mit bloßem Auge kaum wahrnimmt. Erst die Kamera legt Vereinfachungen unerbittlich bloß.

„Die kleine Deutz-Lok entstand aus Bastelkarton und hat eine Länge von knapp zwei Zentimetern", verrät mir der Dioramen-Bauer und kommt meiner nächsten Frage zuvor: „Nein, der Triebwagen nach Vorbild des 699 101-2 besteht im Gegensatz auch zu den Flachwagen nicht aus Karton."

Sondern?

Wolfgang Güttler schmunzelt: „Er besteht aus einem Holzklötzchen, durch vorsichtiges Feilen in Form gebracht; die winzigen Drehgestelle und Räder fertigte ich aus Papier und runden Holzstäbchen."

Und die Betriebsicherheit ist da noch gewährleistet auf der Zm-Spur?

Der im Sonderdienst als Verkehrssicherheitsberater tätige Hauptkommissar kann sich ein Lächeln nicht verkneifen: „Die Schienen habe ich mit einem schwarzen Kugelschreiber aufgezeichnet und leicht eingedrückt." Fertig war die Kuli-Rille.

Weniger einfach ließ sich das Bundesbahnfährschiff Oldenburg gestalten: „Fast ein kompletter Neubau, der Wilhelmshavener Modellbaubogen des Bäderschiffs Rüstringen bildete nur den Grundstock", verrät Güttler und spinnt beileibe kein Seemannsgarn!

Karlheinz Haucke



Frühaufsteher: Am Morgen rollt 399 104-9 mit einem Flachwagen auf den Westanleger, während der Segler gerade in See sticht.

Während die Kleinlok rangiert und der Seenotrettungskreuzer, die Theodor-Heuss, einläuft, trifft der Triebwagen auf dem Anleger ein.

Anlagen-Steckbrief

Z-Diorama auf Platte
Maße: **48 x 27 cm**
Erbauer: **Wolfgang Güttler**
Bauzeit: **Zirka 6 Monate**
Epoche: **III-V**
System: **Bodenläufer**
Betrieb: **Manuell**
Gleismaterial: **Kuli-Rille**
Gleislänge: **Zirka 1 m**
Rollendes Material, Schiffe: **Eigenbau, Umbau**
Anlagenthema: **Inselbahn mit Schiffsanleger**
Vorbild: **Westanleger der Wangerooger Inselbahn**

Fotos, Zeichnung: Güttler

Nach Jahren drohen Felsablösungen, Gestein und die Stützmauer werden gesichert. Ein adaptiertes Baugerüst bleibt so lange.



Nomen est Omen: Aus dem „New City Systems"-Baukasten entstand ein komplett neues Stadtviertel, an dem der ICE3 vorbeirauscht.

Erweiterungs-Bau

In der Oktoberausgabe 2003 stellten wir die Heimanlage von Reinhard Kandler aus Marktoberdorf vor. Seine H0-Welt in Epoche V bekam sehens- und berichtenswerten Zuwachs.

Dass eine Modellbahnanlage nie richtig fertig wird, gehört, so scheint es, zu den Binsenweisheiten in unseren Hobbykreisen. Doch trotz ihrer Banalität haben Binsenweisheiten nun mal einen unausrottbaren Wahrheitsgehalt. Davon konnten sich die beiden MODELLEISENBAHNER-Redakteure überzeugen, die im November 2006 auf der „Modellbau Bodensee" in Friedrichshafen die Heimanlage von Reinhard Kandler aus Marktoberdorf zum zweiten Mal in Augenschein nahmen. Und sie konnten sich davon überzeugen, dass der Zuwachs und die Umgestaltungen, dass diese

Form des „Nie-richtig-fertig-Werdens“ genügend Stoff lieferte, um sie hier im Heft vorzustellen.

Ins Auge fällt als Erstes ein komplett neues Stadtquartier, das durch seine bloße Gestaltung die Epoche-V-Einordnung von Kandlers H0-Anlage nachdrücklich unterstreicht. „Dieses Viertel ist mit den ‚New City Systems‘ gebaut worden. Aber die Grundgröße, die da angeboten worden ist, ist zu klein gewesen. Somit habe ich aus dem ganzen Baukasten versucht, diese drei Häuser zu bauen, die etwas größer sind von der Dimension her.“ Doch der Erbauer hat nicht einfach die bis dato gewesenen Häuserzeilen abgenommen: Wir entdecken gleich neben dem Hochhausviertel eine mit vielen Details →



Herr über Steuerung, PC und bis zu fünf Züge: Reinhard Kandler genießt die Vorzüge der Digitaltechnik und zeigt sie auf Messen.



Auf dem umgebauten Modul A (s.u.) ist diese Verladeszene einer Spedition (Basis: Fabrikgebäude von Kibri) nachgestellt.

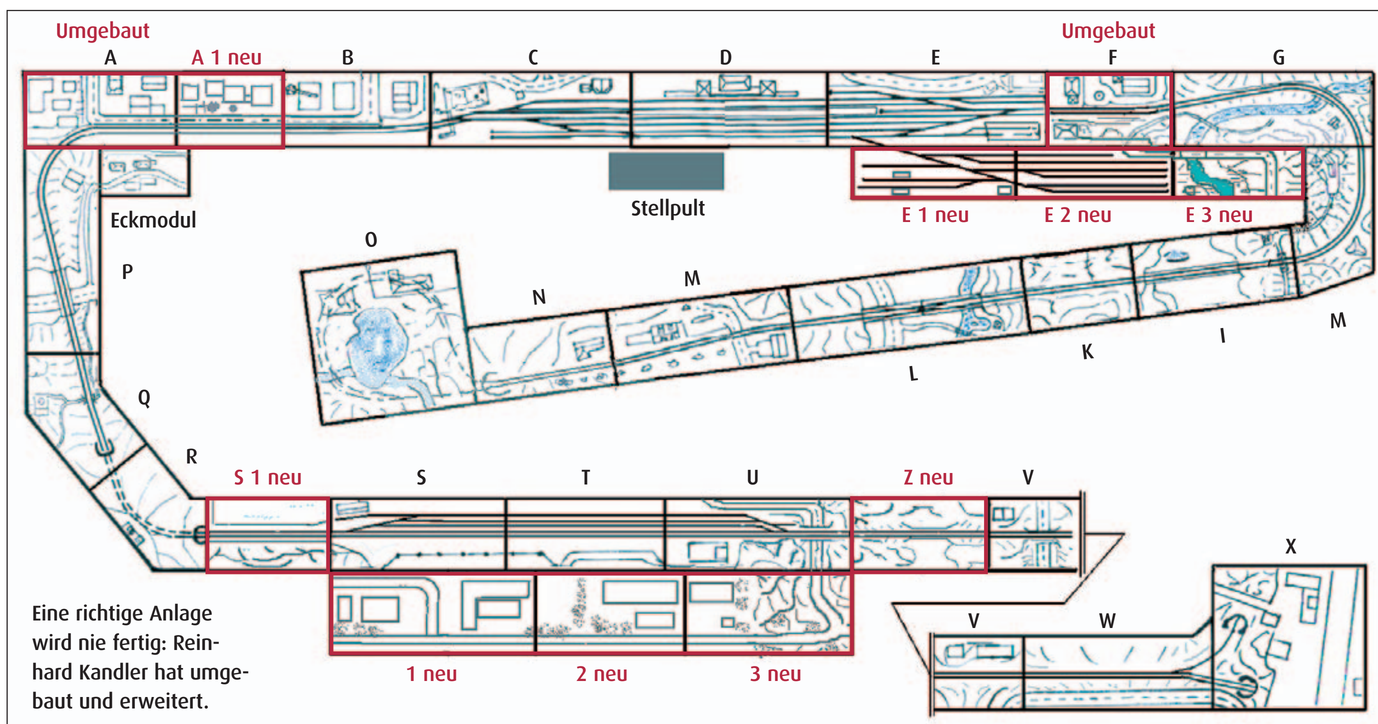
gestaltete Szene, in der ein Altbauhaus abgerissen wird. Nicht nur, dass die Maschinen wie so oft in der städtebaulichen Realität kaum den nötigen Raum haben: An den Innenwänden und -böden finden sich noch Spuren einst gewesenen Modell-Wohnens!

Impulse für den Umbau gewann Reinhard Kandler durch die Teilnahme an Messen und Ausstellungen. Sein Auftritt in Friedrichshafen war bereits der zweite (nach 2003), und die Modelleisenbahnfreunde im badischen Markdorf luden ihn zu ihrer Jubiläumsausstellung anlässlich des 25-jährigen Bestehens ein. „Und so eine Ausstellung gibt immer einen Impuls, dass wir sagen: Okay, wir bauen wieder was!"

Wir – das sind außer Reinhard Kandler weitere Modellbahnfreunde aus Marktoberdorf und Sonthofen. „Teile, die früher separat waren, haben wir jetzt so weit zusammengefügt, dass es ein ganz harmonisches Bild wird", erklärt Kandler.

Einer seiner Mitstreiter ist Jürgen Metzler. Von ihm stammen maßgeblich drei neue Teile, auf denen die Verladung eines Transformators nachgestellt wird. „Der Trafo stammt von Märklin. Das Gestell mit den Stempeln haben wir selbst gefertigt. Ein Kran ist von Kibri, ein anderer von Herpa. Beide haben wir gesupert", gestattet er einen Einblick in sein Schaffen. Man staunt: Mit relativ einfachen Mitteln, einer geschickten Anordnung und passenden Details, wozu die klug arrangierten Figuren gehören, entsteht eine Szene, die ihre Wirkung auf den Betrachter nicht verfehlt. Und gerade an der Trafo-Verladung blieben viele Besucher stehen!

Und dort, wo vor drei Jahren noch eine Brücke die Lücke im heimischen Türrahmen schloss, finden die MODELLEISENBAHNER-Redakteure eine Szene, die ihnen vertraut vorkommt: Beiderseits der Bahntrasse werden Spundwände in die Tiefe getrieben. Es ist die Baustelle für



Eine richtige Anlage wird nie fertig: Reinhard Kandler hat umgebaut und erweitert.





Nach Anregung eines Werkstattbeitrags im MODELLEISENBAHNER 8/2003 gestaltete Reinhard Kandler diese...

...Unterführungsbaustelle und ersetzte mit diesem neu geschaffenen Modul eine bis dato einfach eingehängte Brücke.

eine künftige Straßenunterführung, und die Anregung entnahm Kandler einem Beitrag im MODELLEISENBAHNER.

Eher unscheinbar kommt ein aus drei Segmenten bestehender Abstellbahnhof daher. Diese Erweiterung schließt sich an den bestehenden kleinen Lokbahnhof an und soll die betriebliche Flexibilität erhöhen. Auch hier gefallen die Details, die zeigen, dass der Erbauer beim Vorbild genau hinschaut: Verkrautete Gleise, angerostete Schienen oder ins Schotterbett geschlagene Schwellenkreuze als Gleisabschluss geben diesem Teil Individualität.

Der eigentliche Clou jedoch befindet sich unter den Segmentplatten. Reinhard Kandler erklärt: „Wir haben mittlerweile in dem neuen Abstellbahnhof Digitaldecoder für die Wei- →



Wo Neues entsteht, muss Altes weichen – und so kann selbst eine Abrissszene mit viel Liebe zum Detail nachgebildet werden!

chen.“ Und sagt beinahe nebenbei, dass inzwischen die ganze Anlage auf Digitalbetrieb umgestellt wurde: „Vor einem Jahr kam der Bedarf, die Anlage umzurüsten. Alle Loks wurden mit Decodern ausgerüstet. Ich fahre mit der Intellibox von Uhlenbrock. Hinzu kommt eine Computersteuerung mit Win-Digipet.“

Da drängt sich natürlich die Frage auf, ob auch alle übrigen Weichen mit Decodern versehen werden sollen? Kandler: „Ob wir die ganze Anlage so ausrüsten, steht in den Sternen. Das ist eine Kostenfrage. Und wir wollen ja auch noch einen kleinen Spieleffekt haben!“

Den gibt es und manchmal ist er aufwendiger, als es dem Bediener und seinen Helfern lieb sein kann: „Im Normalbetrieb fahren wir mit zwei Zügen. Wir können bis zu fünf Züge nacheinander fahren, was natürlich die Besucher freut und was wir ab und zu auch tun. Aber das ist doch etwas stressig“, gibt der Herr über 80 Meter Gleise zu, den so schnell

Anlagen-Steckbrief

30-teilige H0-Modul-/Segmentanlage

Außenmaße: Zirka 12,9 x 5,4 m

Erbauer: Reinhard Kandler, Marktoberdorf (Allgäu)

Bauzeit: 12 Jahre

System: Zweileiter-Gleichstrom

Gleislänge: Zirka 80 Meter

Gleismaterial: Roco, Profil 2,5 mm

Rollendes Material: Roco, Fleischmann, Piko u.a.

Betrieb: Digital, Intellibox von Uhlenbrock, PC-Steuerung mit Win-Digipet

Anlagenthema: Zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn

Epoche: V

Vorbild: Motive aus dem süddeutschen Raum

Die Abrissszene in der Übersicht: Wie in der Wirklichkeit bleibt den Baumaschinen nur wenig Platz für ihre Arbeit.



Im neuen Abstellbahnhof verdienen besonders die Nachempfindung überwachsener Gleise und der Gleisabschluss Anerkennung.

sonst nicht viel aus der Ruhe zu bringen scheint.

Die umfangreichen Gleisanlagen und die großzügige Streckenführung verführen zu vielseitigem Betrieb. Wenn auch der Fahrzeugeinsatz recht frei gehandhabt wird, so sind die Garnituren sämtlich in sich stimmig und geben das Bild der modernen Eisenbahn gut wieder. Neben dem obligatorischen ICE und diversen Eurocities sind es vor allem die Güterzüge, die einem von eigenen Bahnreisen vertraut sind: Lang, oft gattungsrein und ebenso oft von einer Privatbahnlok wie der G 2000 oder dem „Blue Tiger" gezogen und zwar in mäßigem Tempo.

Doch auch ruhige Ecken kann man auf den mittlerweile 30 Modulen und Segmenten finden. Im schon erwähnten Abstellbahnhof schlummert ein aus vier zweiachsigen Lokalbahnwagen bayerischer Bauart bestehender historischer Reisezug seiner nächsten Sonderfahrt entgegen. Gleich nebenan steht ein mit Bagger und allerlei Gerät beladener Arbeitszug, für den es momentan ebenfalls keine Verwendung zu geben scheint. Und selbst in der benachbarten Autowerkstatt sieht es eher nach Mittagsruhe als nach Arbeitsstress aus.

So hat Kandler ganz nebenbei nicht nur den Betrieb auf Hauptstrecken, sondern auch Feierabend und Pausen auf seine Anlage – fast wie im richtigen Leben! →





Neu angesetzt wurden Segmente, auf denen die Verladung eines Großtransformators nachgestellt wird.

Der Schwerlastkran (Kibri) wurde von Jürgen Metzler mit Stützfüßen, sogenannten Stempeln, für hohe Lasten umgebaut.

Natürlich hat Reinhard Kandler viel Platz im heimischen Keller, so dass Szenen wie die Unterführungsbaustelle, die Trafo-Verladung oder die Hochhäuser realistisch und nicht gequetscht wirken. Doch eines kann sich auch der Modellbahnfreund mit beengten Platzverhältnissen abschauen: Hier und da ein optischer Höhepunkt ist in Ordnung, aber dazwischen sollte man viel Platz für die Landschaft lassen – eben wie in der Wirklichkeit!

Und auch kleine Arrangements können Geschichten erzählen. Da wäre zum Beispiel, ganz im Gegensatz zur beschriebenen Feierabend- oder Pausenszene, der fette Dienst-Mercedes, aus dem der große Boss gerade getstiegen ist: Die Luft auf dem kleinen Werkshof scheint zu stehen...

Da begeben wir uns lieber zurück an die zweigleisige Hauptstrecke und beobachten den Zugverkehr – wenn uns nicht gerade eine Schallschutzmauer die Sicht verbaut. Ja, auch das gehört (leider) zur Eisenbahn-Moderne!

Am entgegengesetzten Bahnhofskopf muss die oberhalb der Gleise befindliche Felswand nebst Stützmauer gesichert werden. Ein Baugerüst wurde hochgezogen, doch momentan ruhen die Arbeiten – jedenfalls ist niemand zu sehen. Also doch Mittagspause?

Oder werden nur neue Pläne geschmiedet und das Baugerüst verschwindet bald? Wie schon gesagt: Eine richtige Modellbahnanlage wird nie fertig...

Henning Bösherz

Fotos (12): Frickel



Dicke Luft: Der allgewaltige Chef kommt, und ihm gefällt es gar nicht, wenn Kisten und Paletten frei herumstehen und -liegen...

MODELLBAHN AKTUELL

WIKING ▸ *Joskin-Vakuumfasswagen und VW Eos in H0*

Der neue Top-Schlepper unter den landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen ist auch als H0-Modell der John Deere 8530. Als passende Anhängelast steht ihm der gleichzeitig ausgelieferte Vakuumfasswagen (Bild) von Joskin zur Verfügung. Eine weitere Aufwertung erfährt der Eicher-Königstiger durch seine filigrane Frontladerausrüstung. Aktuelle Pkw-Vorbilder haben die H0-Miniaturen des VW Eos (Bild), des New Beetle, des Multivan von VW und des Mercedes-Benz der E-Klasse, während die Farbvarianten der Coupés von Karmann Ghia und Borgward Isabella, des Opel Manta A und des 56-er Opel Caravan Klassiker-Fans erfreuen werden. Einen ungehinderten Einblick in die Inneneinrichtung erlaubt dank offenen Verdecks das Käfer-Cabrio, eine H0-Formneuheit der Berliner Modellautobauer. Für ein Wiedersehen mit einem Lkw-Klassiker sorgt der Krupp 806 als Pritschenlastzug. www.wiking.de.



PREISER ▸ *Gartenarbeit in H0*



Im preisgünstigen H0-Standardprogramm machen sich Hobbygärtnerinnen und -gärtner (Bild) an die Arbeit, während sich Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen auf den Weg zu Bus und Bahn begeben. Dort bereits angekommen sind sitzende Arbeiter. Wind und Wetter scheuen die Bergsteiger nicht, um den nächsten H0-Gipfel in Angriff zu nehmen. H0-Feuerwehrmänner in Schutzkleidung erhalten nun Umwelt- und Chemieschutzutensilien, die als Zurüst-Bausatz angeboten werden. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

MÄRKLIN ▸ *Belgischer M2 BD in H0*

Den Nahverkehrswagen zweiter Klasse mit Gepäckraum, M2 BD (Bild), setzten die belgischen Staatsbahnen SNCB so in der Epoche IV ein. Das Insider-Spur-I-Modell 2006, der Dieselschnelltriebwagen SVT 137, Bauart Hamburg, ist inzwischen ausgeliefert. www.maerklin.com.

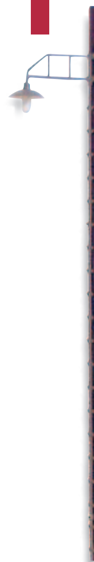


US-Corner



Lange Zeit war der Ford-Pickup F-150 das meistverkaufte Auto in den USA. Klar, dass auch diverse Bahngesellschaften wie die Burlington Northern & Santa Fe (Bild) oder Wisconsin Central die vielseitigen Lastesel nutzen. Atlas fertigt die Version von 1997 in H0. Auf die N-Räder stellt Atlas den Diesellok-Klassiker U 23 B von General Electric (Bild). Die Diesellok rollt unter anderen in der blau-gelben Freight-Lackierung der Santa Fe an. Atlas-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Info: www.atlasrr.com.

WENZ ▸ *Spur-0-Leuchte Colmnitz*



Für die Baugröße 0 liefert Wenz Modellbau die Leuchte „Colmnitz“ nach sächsischem Vorbild. Die Teile des Bausatzes wurden in Ätztechnik gefertigt, die Beleuchtung erfolgt per weißer LED. Es liegen verschiedene Widerstände bei, die zur Helligkeitsanpassung dienen. Der Mast weist Schutzrohr-Imitierung und einen Klemmenkasten auf, zudem verfügt er über Halteschellen-Nachbildungen. Die Leuchte ist auch zur Wandmontage geeignet. Ein Bausatz enthält die Bauteile für jeweils vier Leuchten. Info: Wenz-Modellbau, Schlehenweg 4/1, 74348 Lauffen, Tel. (07133)205935, Internet: www.wenz-modellbau.de.

HABERL & PARTNER ▸ *Schneidmühle in H0*



Haberl & Partner bieten auch 2007 neue Accessoires an. Das Modell einer fränkischen Schneidemühle in H0 (Bild) dürfte das ebenso unterstreichen wie das Modell eines einfachen Wasserturmes nach US-Vorbild, ebenfalls in H0, oder die Schwingkolben-Strohpresse Lanz SKS 600. Diverse Inneneinrichtungen sowie Bahnhofs- und Bw-Schilder ergänzen die Neuheiten. Info: www.modellbahnkeller.de

WIEMO ▸ *Dortmunder-Hansa-Bierwagen in TT*

Exklusiv für Wiemo-Modellbahnen fertigt Tillig das TT-Modell eines Kühlwagens der Dortmunder Hansa-Brauerei. Info: A. Wienker Modellspielwarenvertrieb, Warendorfer Str. 21, 48145 Münster, Tel. (0251) 135767, www.wiemo.com.

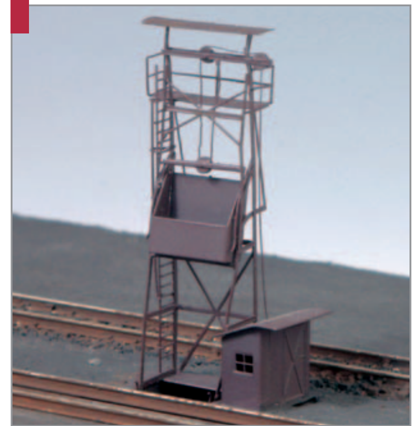


KOTOL ▸ *Gitterboxen in H0*



Kotol bietet Gitterboxen (Bild) im exakten Maßstab 1:87 als Fertigmodelle an, die in drei Varianten (verschiedene Vorderseiten) und jeweils drei Farben lieferbar sind. Die Boxen bestehen aus 0,1 mm dünnem Neusilber und werden in Original-RAL-Farben (grau, grün, blau) geliefert. Die obere Klappe ist beweglich. Info: KoTol-Hobby Modellbahn, Richterstr. 3, 12524 Berlin, Tel. (030)67892231 Internet: www.kotol.de.

HECKL ▸ *Entschlackung mit Schrägaufzug in Z*



Die DRG setzte einen Schrägaufzug als Schlackenfördereinrichtung ein, dessen Prinzip einfach war: Nach dem Ausschlacken zog eine elektrisch angetriebene Winde den in der Grube befindlichen Schlackenbehälter in die Höhe. Mit Hilfe der gebogenen Führungsschienen wurde der Behälter direkt in einen bereitstehenden offenen Güterwagen entladen. Das Z-Modell wird in Neusilberätztechnik hergestellt. Bemerkenswerte Details dieses Modells sind die feinste Wiedergabe der Träger und Profile des Vorbilds sowie die feine Mauerwerksnachbildung der Schlackengrube. Zur Auslieferung kommt die Anlage sowohl als Fertigmodell wie auch als Bausatz. Info: Heckl Kleinserien, Weserstr. 15, 44807 Bochum, Tel. (0234)503096, www.hecklkleinserien.de.

MODELLBAHN AKTUELL

BREMOD ▸ *Lokliegen in Z, N, TT und H0*



Ab sofort über den Fachhandel lieferbar sind die aus feinporigem Spezialschaumstoff bestehenden Lokliegen, die es in zwei Versionen und zwar für N und Z (Bild) sowie für TT und H0 gibt. „Ursprünglich war dieses Zubehör erst für Mitte 2007 geplant, da wir jedoch verstärkt auf die Fertigstellung der ersten H0-Modelle wie des Steuerwagens Bybdzf 482.0, des Wittenberger Kopfs, hinarbeiten, haben wir die Vorstellung der Lokliegen vorgezogen", teilt Geschäftsführer Mario Bosse mit. www.bremod.com.

CDT MODELLE ▸ *Serie-140-Tram in H0m*



Bei der CDT Werbung und Schnelldruck ist das fotorealistische Kartonmodell des Chemnitzer Straßenbahnzuges der Serie 140 erhältlich (Bild). Es kann als Standmodell verwendet oder mit einem handelsüblichen Fahrgestell (Pmt) versehen werden. Die Serie-140-Züge waren die ersten mit geschlossener Plattform im „sächsischen Manchester". Info und Bestellung: www.cdt-werbedruck.de, Tel. (0371) 5362537.

BACHMANN ▸ *Chinesischer Kohlewagen in H0*

Für den chinesischen Heimatmarkt konstruierte Bachmann einen Selbstentladewagen (Bild) für den Kohletransport neu. Eine Farbvariante stellt der grüne Schlafwagen (Bild) dar. Info: www.liliput.de.



HERPA ▸ *Mini-Cooper und S-Klasse in H0*



Zwei sehr unterschiedliche Autos schickt Herpa mit dem kompakten New Mini-Cooper (Bild) und der ausladenden luxuriösen S-Klasse von Mercedes auf den H0-Markt. Für die Schenker-Spedition rollt ein Mercedes-Actros mit Teletrailer (Bild). Info: www.herpa.de.

MA KA MO ▸ *Schrankenposten*



Das Modell eines mit reichlich Details wie Bank, Signalscheiben und Fallrohren versehenen Schrankenpostens nach preußischem Regelentwurf bereichert die Kartonbögen von „Ma Ka Mo" in den Nenngrößen H0 (Bild), TT, N und Z. Neben Tipps und Fotos zum Zusammenbau hat Inhaber Walfried Fehse auch einen für das Verständnis nützlichen Grundriss des Postens beigefügt. Info und Bezug: Ma Ka Mo Modellbogendesign, Walfried Fehse, Tel./Fax (0391) 2580869, E-Mail fehse_8@web.de, www.makamo-modellbogen.de.

MODELLBAU LUFT ▸ *Steinschuppen in H0*

Für H0 bietet Modellbau Luft einen aus Gips gegossenen Steinschuppen an. Das Bauwerk hat die Maße 13,5 x 7,5 x 6,5 cm und besteht aus 20 Einzelteilen. Info: Modellbau Luft, Steinäckerweg 5, 89173 Lonsee, Tel. (07336)784, Internet: www.modellbauluft.de.



LILIPUT ▸ *Nina-Steuerwagen der BLS in H0*

Für Freunde der aktuellen Schweizer Bahnen rollt der EW-III-Steuerwagen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (Bild) im schicken Nina-Lack an. Nach der SBB-Epoche III sind die beiden vierachsigen Kesselwagen eines Sets beschriftet. DR-Bahner erhalten die Epoche-III-Ausführung des Pferdetransportwagens Gvwhu. In DRG-Version erscheint der offene zweiachsige H0e-Güterwagen Ow. In der Epoche I war bei der badischen Staatseisenbahn ein Bierwagen der Freiburger Löwen-Brauerei eingestellt. Info: www.liliput.de.



TRIX ▸ *DR-01 und DHL-Taurus in N*

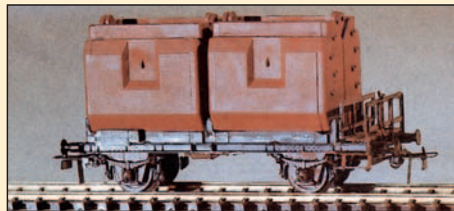


Mit DHL-Werbung ist der Minitrix-Taurus (Bild) von Railion unterwegs. Als DR-Epoche-IV-Variante rollt die 01 (Bild) aufs N-Gleis. Der Euro-Runner ER 20 in Siemens-Dispolok-Ausführung kann jetzt auch von privaten H0-Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt werden. Allerdings muss man das Modell im Gegensatz zum Vorbild kaufen. www.trix.de.

MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 20 JAHREN: Okay für „Ok" in H0



● Bei der heutigen Fülle von Modellschienenfahrzeugen jeglicher Art gerät ein wenig in Vergessenheit, wie mit relativ wenig Aufwand aus dem handelsüblichen Angebot – in diesem Falle der DDR in den 1980er-Jahren – das eine oder andere originelle Modell entstand. Das gilt auch für die Kübelwagen der Gattung Ok, die die DRG ab 1934 bauen ließ, um damit Koks oder Kohle aus dem Ruhrgebiet nach Nordenham zu transportieren und dort auf Hochseeschiffe zu verladen. Im Piko-Junior-Programm waren zwei Kübel auf einem allerdings nicht vorbildgerechten Fahrgestell im Angebot. Diese nutzte Peter Eickel aus Dresden für einen kleinen Umbau, zu dem er das Fahrgestell des zweiachsigen Kalkkübelwagens von Prefo adaptierte. Ergebnis war ein den Ok-Wagen des Gattungsbezirkes Nürnberg recht nahe kommender Modellbahnwagen in H0.



MESSE-KALENDER

23. – 25. MÄRZ 2007:
Wunderwelt Modellbau, A-St. Pölten

18. – 22. APRIL 2007:
Intermodellbau, Dortmund.

28. APRIL – 1. MAI 2007:
Magdeburger Modellbau- und Kreativtage.

MÄRKLIN HOLDING GMBH

„Faszinierende Aufgabe!"

● Als Dr. Ulrich Wlecke zum ersten Mal in einer offiziellen Märklin-Pressemitteilung als Interimsmanager bezeichnet wurde, war klar, dass sich an der Spitze des Unternehmens etwas ändern würde. Der neue Märklin-Chef heißt Axel Dietz. Der in den letzten Jahren weltweit tätige Top-Manager, der auf der Nürnberger Messe seinen ersten Märklin-Auftritt hatte, stellte sich exklusiv den Fragen des MEB-Chefredakteurs Dr. Karlheinz Haucke.

MEB: Sie waren bisher als Top-Manager bei verschiedenen Großunternehmen tätig. Was sind Ihre Beweggründe, beim Branchenprimus Märklin einzusteigen?

Dietz: Die ganz kurze Antwort: Märklin ist eine faszinierende Marke mit einem faszinierenden Produkt und eine faszinierende Aufgabe.

MEB: Und die lange Antwort?

Dietz: Wenn man etwas weiter ausführt, dann stellt man zunächst fest, dass die Marke, obwohl in den letzten Jahren der eine oder andere Fehler unterlaufen ist, immer noch einen enormen Glanz hat, den man aber meines Erachtens noch weiter aufpolieren kann. Und das ist das, was ich gelernt habe und was mir viel Freude macht, Marken zu führen, Marken auszubauen und dann auf ihrem glanzvollen Niveau zu halten.

MEB: Ist Märklin da aber nicht um einige Nummern kleiner als etwa Reynolds oder die Wella AG, für die Sie auch schon in leitender Funktion tätig waren?

Dietz: Märklin ist das, was ich eigentlich seit Jahren schon gesucht habe, ein Unternehmen in der Größenordnung, wo ich richtig mit anpacken kann, wo man als Unternehmensführer richtig involviert ist und auch derjenige ist, der seinen Kopf hinhalten muss, wenn etwas nicht funktioniert, aber auch ein befriedigenderes Gefühl hat, wenn es funktioniert.

MEB: Welche Aufgaben sehen Sie da jetzt zunächst als Ihre vordringlichsten an?

Dietz: Eine meiner wichtigsten Aufgaben ist jetzt, das Produkt und den Markt richtig zu verstehen, und, sobald dies getan ist, einige Qualitätsmängel der Vergangenheit abzustellen und dann vor allem neue Zielgruppen zu erschließen, sowohl im deutschen Markt als auch in anderen Märkten, zunächst über eine saubere Positionierung der beiden Marken Märklin und Trix. Und dann wird man sehen, mit welcher Marke wir diese Zielgruppen am besten erreichen können.

MEB: An welche Zielgruppen denken Sie da speziell?

Dietz: Zum einen kommen da natürlich die Kinder in Betracht, ab einem Alter von fünf bis sechs Jahren. Ihnen müssen wir die entsprechenden Produkte anbieten zu einem entsprechenden Preisniveau, wobei auch der Spielwert stimmen muss. Eine Lok mit drei Wagen, die immer nur im Kreis fährt, wird selbst ein ruhiges Kind kaum länger als 20 Minuten interessant finden. Zum anderen müssen wir auch ein Angebot für die haben, die ihre erste eigene Wohnung haben, nach dem Studium oder der Lehre eigenes Geld verdienen. Das ist vielleicht nicht zwangsläufig die extrem detailgetreue, relativ teure Premium-Quality-Lok, sondern das ist dann erstmal wieder ein Spielobjekt. Zudem wollen wir natürlich unsere Stammkundschaft noch besser bedienen und unsere Aktivitäten geografisch ausweiten.

MEB: Zielt letzteres auch auf den zukunftsträchtigen Fernost-Markt?

Dietz: Da sind noch keine Entscheidungen gefallen, wo genau wir unser Engagement verstärken werden. Aber unterrepräsentiert sind einige Regionen, wo wir zum Teil noch gar nicht vertreten sind. Ich denke da an Osteuropa, aber auch an die Golfstaaten mit ihrer sehr hohen Kaufkraft.

MEB: Ein gutes Stichwort, die deutsche Industrie ist ja bekanntlich Exportweltmeister, was man von der Modellbahnbranche nicht behaupten kann. Hat man die Entwicklung verschlafen?

Dietz: Ich kann da noch keine große Ursachenforschung betreiben. Der Erfolg in Deutschland war aber offenbar über einige Jahre so groß, dass viele Randgebiete und so auch das



Foto: Haucke

Neuer Märklin-Chef Axel Dietz: „Was mir viel Freude macht", ist, „Marken zu führen, Marken auszubauen und dann auf ihrem glanzvollen Niveau zu halten."

SINSHEIM: LOKDIEBSTAHL

Echtdampf-Nachspiel

● Am 13. Januar wurde während des Echtdampf-Hallentreffens in Sinsheim, vermutlich gegen 23 Uhr, eine Schlepptender-Dampflok der Baureihe 24 in der Spurweite 5 Zoll (127 Millimeter) gestohlen. Das Modell ist im Maßstab 1:11 gehalten und wiegt rund 100 Kilogramm. Besondere Merkmale: Gebaut nach Wittman-Plänen; Link-Dampfspeisepumpe; Tender als Bedienwagen mit Druckluftbremse; OS-Dampfbremszylinder; Reichsbahnschild aus Spachtelmasse (nur eines an der Lok vorhanden). Hinweise auf den Verbleib der Lok (auf Wunsch auch vertraulich) sind an das Polizeirevier Sinsheim zu richten: Telefon (07261) 6900, E-Mail prev.sinsheim@pdhd.bwl.de. Auch der Eigentümer nimmt unter (0172) 7121246 Hinweise entgegen. Bodo Arndt, der an dieser Lok über vier Jahre gebaut hat, hat für die Wiederbeschaffung eine Belohnung von 1000 Euro ausgesetzt. *ab*



Dieses 1:11-Modell einer 24 wurde auf dem diesjährigen Echtdampftreffen gestohlen. Dem Wiederbeschaffer winken 1000 Euro Belohnung.

Auslandsgeschäft nicht zuletzt aus Kapazitätsgründen vernachlässigt wurden.

MEB: Stichwort Kinder, wie und wann sind Sie denn mit der Modelleisenbahn in Berührung gekommen?

Dietz: Wie jedes Kind war auch ich fasziniert. Als mein Freund seine erste Eisenbahn bekam, durfte ich mitspielen.

MEB: Und Ihre erste, Märklin oder Trix Express?

Dietz: Leider hatte ich selbst keine, da meine Eltern sich geweigert haben. Warum, weiß ich bis heute nicht. Es waren aber jedenfalls keine ideologischen Gründe.

MEB: Apropos Trix Express, können Sie sich vorstellen, diese Marke mit neuem Leben zu erfüllen?

Dietz: Grundsätzlich kann ich mir alles vorstellen, was vom Konsumenten nachgefragt und gekauft wird.

MEB: Sie haben ja nicht nur eine reizvolle, sondern auch eine schwierige Aufgabe übernommen. Es hat in Zusammenhang mit den Restrukturierungsmaßnahmen einige Unruhe bei der Belegschaft, aber auch beim Fachhandel und den Endkunden gegeben. Musste denn der weitere Personalabbau in Deutschland sein und wird damit künftig in China mehr gefertigt?

Dietz: Dazu kann Ihnen Dr. Wlecke sicher mehr sagen. Es ist aber so: Wenn wir Premium-Preise verlangen und unsere Position als Platzhirsch verteidigen wollen, dann müssen wir auch Premium-Qualität anbieten. Das ist ein ehernes Gesetz, an dem sich nicht rütteln lässt, weder in dieser noch in irgendeiner anderen Industrie. Auf der anderen Seite müssen wir betriebswirtschaftlich arbeiten. Märklin ist eine der ganz wenigen Companies, wo selbst der Betriebsrat und die Belegschaft darum gebeten haben, dass ein Investor einsteigt. Sie können keine Firma, die kurz vor der Insolvenz stand, sanieren, indem Sie alles so weitermachen wie bisher.

MEB: Ist denn mit dem für 2007 angekündigten Arbeitsplatzabbau das Ende der Fahnenstange erreicht?

Dietz: Es gibt momentan keine darüber hinausgehenden Pläne.

MEB: Sie sprachen vorhin die Positionierung der Marken an. Wird Märklin, das ja zusammen mit Trix schon in vergleichsweise vielen Spurweiten vertreten ist, die Pläne, das Nenngrößensortiment zu komplettieren, weiterverfolgen?

Dietz: Wir haben wie hinlänglich bekannt mitgeboten bei der Firma LGB. Das alleine zeigt ja schon unser Interesse. Als Marktführer mit weitem Abstand sollte man eigentlich alle relevanten Segmente abdecken.

MEB: Gehört dazu auch TT?

Dietz: Es muss betriebswirtschaftlich relevant sein. Nicht alles, was machbar ist, muss auch gemacht werden.

MEB: Im Hinblick auf Ihre doch recht kurze Verweildauer bei Müller in Aretsried muss die Frage erlaubt sein: Sehen Sie Ihr Engagement bei Märklin als eher kurzfristig, etwa bis zu einem Weiterverkauf, oder langfristig an?

Dietz: Ich habe eigenes, sauer verdientes Geld investiert. Das ist doch ein Zeichen für ein eher langfristiges Engagement.

MEB: Werden Sie nach Göppingen umziehen?

Dietz: Ich bin schon umgezogen, meine Familie bleibt wegen der Kinder noch in München. Der entscheidende Faktor sind die Kinder und nicht die Frage, ob ich lange genug beim Unternehmen bleibe.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 31906-0
Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

VGB | VERLAGSGRUPPE BAHN

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422

VORSCHAU


Foto: Heinrich

GRÖSSENVERGLEICH

Einen besonderen Reiz boten die Übergangsbahnhöfe Sachsens, wo Normal- und Schmalspurloks sich direkt nebeneinander zeigten.

MR. EISENBAHNROMANTIK

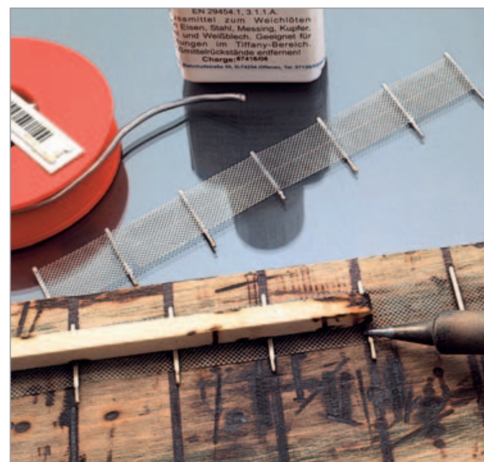
Der Traumberuf Lokführer zerschlug sich, doch die Liebe zur Eisenbahn lässt ihn seit gut einem halben Jahrhundert nicht los: Hagen von Ortloff bereut es nicht.



Foto: Slg. H. von Ortloff

IMMER AUF DRAHT

Saemanns Zäune aus Maschendraht werden unter den geschickten Händen von Jörg Chocholaty zum echten H0-Blickfang.


Foto: Chocholaty

Außerdem

Neues Dahlhauser Leben mit 66
Mit dem Projekt 66 haben DGEG-Museumsleiter Harald Reese und seine Mitstreiter ein ehrgeiziges Ziel: 66 002 soll wieder dampfen.

Verhindert und doch erfolgreich
Teil 2: Die automatische Mittelpufferkupplung verbindet Triebzüge.

Schweizer Griechen in Oberschwaben
Stadler testet einen Zahnradtriebwagen beim Öchsle.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Mai-Heft erscheint am **18. April** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Frickel

AUF DEM LAUFSTEG

Für seine Eigenbau-Modelle im Maßstab 1:43,5 gestaltete Jean-Pierre Bout ein Fahr-Diorama.

PERSÖNLICHE NOTE

Rolf Siedler zeigt, wie man mit gekonnten Bausatzumwandlungen für individuelle Akzente sorgt.


Foto: Siedler